

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

Sopimukseen liittyvän yhteistyöpöytäkirjan mukaisesti Suomen lentoyhtiöt saavat oikeu-

den neljään edestakaiseen lentoon viikossa Manilaan ja seitsemään edestakaiseen lentoon viikossa Clarkiin ja seitsemään edestakaiseen lentoon viikossa muualle Filippiineille. Vastaavat liikenneoikeudet mainituilla reiteillä on filippiiniläisillä lentoyhtiöillä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	4
4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset	4
4.2 Ympäristövaikutukset	4
4.3 Muut vaikutukset.....	4
5 ASIAN VALMISTELU	4
6 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	12
3 VOIMAANTULO	12
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS	12
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä	12
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset	14
4.3 Käsittelyjärjestys	17
LAKIEHDOTUS	18
lentoliikenteestä Filippiinien kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	18
SOPIMUSTEKSTIT	19
LIITE	40

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Filippiinien välinen liikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä. Suomalaiset lentoyhtiöt ovat kuitenkin osoittaneet kiinnostusta aloittaa liikennöinti myös Filippiineille. Matkailun Euroopasta Filippiineille arvioidaan lähivuosina voimakkaasti kasvavan maan erittäin alhaisen hintatason seurauksena. Matkailu on Filippiineille tärkeä elinkeino, jossa on kasvupotentiaalia. Viime vuosina Suomen kauppa Filippiineille on ollut Suomelle ylijäämäistä, mutta melko vähäistä. Vuonna 2009 viennin arvo oli 83,8 miljoonaa euroa ja vienti koostui pääasiassa paperiteollisuuden ja elektroniikkateollisuuden tuotteista.

Nykyisellään Filippiinien lentoasemien kautta kulkee vuosittain yli 10 miljoonaa matkustajaa. Maassa on kahdeksan kansainvälisen liikenteen lentoasemaa, ja matkustajamäärät ovat kasvaneet viime vuosina voimakkaasti etenkin pääkaupunki Manilan kansainvälisellä lentoasemalla. Maantieteestä johtuen pieniä lentoasemia on erittäin paljon. Filippiinit ovat maailman kolmanneksi nopeimmin kasvava lentoliikennemarkkina-alue. Maan suurin lentoyhtiö on vuonna 1941 perustettu Philippine Airlines.

Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Filippiinien kanssa eikä suoria lentoja Filippiineille ole ollut. Noin puolella Euroopan Unionin jäsenvaltioista on kahdenvälinen lentoliikennesopimus Filippiinien kanssa. Lisäksi Filippiinit on viime vuosina tehnyt kahdenvälisiä lentoliikennesopimuksia muun muassa Iranin, Kanadan, Macaon ja Thaimaan kanssa. Filippiinit kiinnostavat matkailukohteena useiden muidenkin maiden lentoyhtiöitä.

Jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä sopimuksen kattamalla alalla.

2 EU:n lainsäädäntö

Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välistä 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 neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä *ulkosuhdeasetus*). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdease-

tuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaan kuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeita, 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 Filippiinien välisen neuvottelutuloksen 9 päivänä maaliskuuta 2009.

Sopimuksen määräykset kuuluvat EU:n yksinomaiseen toimivaltaan artiklassa 1, 4, 9 ja 16—21 esiintyviä poikkeuksia lukuun ottamatta. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa Suomen ja Filippiinien välinen lentoliikennesopimus voimaan. Sopimus ehdotetaan saatettavaksi voimaan niin sanotulla blankettilailla, jonka voimaantulosta säädetään blankettiasetuksella.

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

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on

tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Lentoliikenteen Suomen ja Filippiinien välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

4.2 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Lentoliikenteen määrän olennaisella kasvulla olisi vaikutuksia lentomelun ja muiden lentoliikenteen päästöjen kasvuun.

4.3 Muut vaikutukset

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

5 Asian valmistelu

Sopimusneuvottelut Suomen ja Filippiinien välillä käytiin 29—30 päivänä syyskuuta 2008 ja sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 17 päivänä lokakuuta 2008. Euroopan unionin komissio hyväksyi neuvottelutuloksen ulkosuhdeasetuksen mukaisesti 9 päivänä maaliskuuta 2009. Sopimus allekirjoitettiin Suomen puolesta Vantaalla 13 päivänä elokuuta 2009.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esityksestä on pyydetty lausunnot kahdella lausunto-

kierroksella ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, liikenteen turvallisuusvirastolta, Matkailun edistämiskeskuselta, Keskuskauppakamarilta, Finavia Oyj:ltä sekä suomalaisilta lentoyhtiöiltä. Ensimmäisellä lausuntokierroksella lausunnon antoivat ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, Tullihallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Keskuskauppakamari ja Finnair Oyj. Toisella lausuntokierroksella lausunnon antoivat: ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministe-

riö, oikeusministeriö, valtiovarainministeriö sekä Liikenteen turvallisuusvirasto.

Esityksessä annetuissa lausunnoissa oikeusministeriö ja ulkoasiainministeriö kiinnittivät huomiota siihen, että koska eduskuntaa pyydetään hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan, eduskunnan suostumusta koskevassa osiossa tulee arvioida myös unionin toimivaltaan kuuluvien määräysten lainsäädännön alaan kuuluminen. Ministeriöt kiinnittivät huomiota myös voimaansaattamisasetuksenantajaan. Sisäasiainministeriöllä ja puolustusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä. Annetut lausunnot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Filippiinit toteavat muun muassa tahtovansa edistää lentoyhtiöiden vapaata kilpailua ja lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palvelutarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista.

Sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan a -alakohda, 4 artiklan 1 kohdan a, d ja e -alakohdat ja 10 artikla ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 8 artikla, 12 artiklan 7 kohta ja 13 artiklan 4 kohta ovat EU-suosituslausekkeiden mukaiset.

1 artikla. Määritelmät. Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Sopimuksessa tarkoitetaan:

”ilmailuviranomaisella” Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Filippiinien osalta Civil Aeronautics Boardia ja muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

”sopimuksella” nyt puheena olevaa sopimusta, sen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia;

”yleissopimuksella” Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki molempien osapuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kappaleen mukaisesti, ja kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat kyseisenä aikana voimassa molempien osapuolten osalta;

”nimetyllä lentoyhtiöillä” tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

”täysillä kustannuksilla” palvelun tuottamisen kustannuksia sekä kohtuullista korvausta hallinnollisista yleiskustannuksista;

”hinnalla” 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 maa-kuljetus, sekä tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot sekä

”käyttömaksulla” lentoyhtiöiltä perittävää maksua lentoasema- ja lennonvarmistuslaitteiden tai -palvelujen, ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden käytöstä.

2 artikla. Oikeuksien myöntäminen. Artiklassa määritellään kummankin osapuolen liikenteenharjoittajille myönnettävät oikeudet. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet myöntävät toisilleen sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Sopimuksen mukaista liikennettä ja sopimuksen mukaisia reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastavasti ”määrätyiksi reiteiksi”.

Artiklan 3 kohdan mukaan nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin, yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita käyttämällä yhteistä reittitunnusta (code-share), liikennöidä kaikkiin välillä oleviin paikkoihin kuten määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin ja kaikkiin määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin kuten välillä oleviin paikkoihin, jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin, tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella, ja kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa. Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuksen ei katsota oikeutta-

van osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

3 artikla. *Nimeäminen ja lupien antaminen.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla osapuolet voivat nimetä lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmoitettava toiselle osapuolelle diplomaattiteitse. Artiklan 2 kohta sisältää määräykset niistä ehdoista, jotka lentoyhtiöiden on täytettävä saadaksesen asianmukaiset luvat liikennöintiin. 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 (1194/2009) 8 luvussa. Artiklan 3 kohdan mukaan lentoyhtiön tultua nimetyksi ja kun sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen.

4 artikla. *Luvan peruuttaminen.* Artiklan mukaan liikennöintilupa voidaan peruuttaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt tämän sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisen kanssa on neuvoteltu.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, on sovellettava toisen osapuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoyhtiöön. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttua ja maahan

muuttua, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella. Artiklan 3 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Rajoitus ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojä, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuoli ei saa antaa omalle tai millegään muulle lentoyhtiölle etuoikeuksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tull-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

6 artikla. *Vapautus verosta, tulleista ja muista maksuista.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tull- ja maksuvapautuksista ilma-alusten, niiden vakiovarusteiden, varaosien, poltto- ja voiteluaineiden sekä varastojen osalta. Edellytyksenä on, 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. Artiklan 2 kohdan mukaan veroista, tulleista ja maksuista ovat vastavuoroisuuden perusteella vapautettuja myös alakohtissa a—d mainitut varastot, osat, tarvikkeet ja tuotteet. Artiklan 3 kohdan mukaan 2 kohdassa tarkoitettut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa 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 osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti. Artiklan 5 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat ja rah-

ti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuesssa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin. Artiklan 6 kohdan mukaan artiklassa määrätty poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen osapuolen nimetyt lentoyhtiöt ovat sopineet artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset. Arvonlisäverolain (1501/1993) kansainvälisen kaupan liittyvää verottomuutta koskevassa 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta.

7 artikla. Kapasiteettimääräykset. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on annettava lentoyhtiölle oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä. Artiklan 2 kohdan mukaan sovitun liikenteen on oltava järkevässä suhteessa yleisön liikennöintitarpeisiin määrättyillä reiteillä ja niiden ensisijaisena tarkoituksena on oltava sellaisen kapasiteetin tarjoaminen, joka käyttöasteen ollessa kohtuullinen vastaa toisen osapuolen alueelta lähtevien ja toisen osapuolen alueelle saapuvien matkustajien, rahdin ja postin kuljettamisen nykyisiä ja kohtuudella ennakoitavia tarpeita.

Artiklan 3 kohdan mukaan ei saa asettaa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiölle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esittää muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi sopimuksen tarkoituksen vastainen. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimeämiltä lentoyhtiöiltä liikenneohjelmien ja yksittäisten lentojen tai toimintasuunnitelmien ilmoittamista. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisen on käsiteltävä ilmoitukset viipymättä.

8 artikla. Tariffit. Artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista

markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain polkuhintojen ja/tai kohtuuttoman syrjivien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi, kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määrävän aseman väärinkäyttöön ja lentoyhtiöiden suojaamiseksi keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat esimerkiksi suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuoli voi vaatia toisen osapuolen lentoyhtiöitä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista, tai hyväksyttämään ne ilmailuviranomaisella. Artiklan 3 kohta sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan 1 ja 2 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastaisia. Artiklan 4 kohdan mukaan sen estämättä, mitä artiklassa muutoin määrätään, Suomen osalta nimettyjen lentoyhtiöiden kokonaan Euroopan unionin sisällä tapahtuvasta kuljetuksesta perimiin hintoihin sovelletaan Euroopan unionin lainsäädäntöä.

9 artikla. Lentoyhtiön edustus ja myynti. Artiklan 1 kohdan mukaan nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia. 3 kohdan mukaan osapuolen on annettava toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiölle oikeus pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot on sallittava sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin

saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

10 artikla. Maahuolinta. Artiklan mukaan lentoyhtiöllä on oikeus tarjota omia maahuolintapalvelujaan toisen osapuolen alueella tai ulkoistaa nämä palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osaksi mille tahansa näiden palvelujen valtuutetulle tarjoajalle. Jos lait ja määräykset, joita sovelletaan maahuolintaan osapuolen alueella, estävät näiden palvelujen ulkoistamista tai rajoittavat sitä tai omahuolintaa, jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä.

11 artikla. Käyttömaksut. Artiklan 1 kohdan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. 2 kohdan mukaan maksujen on oltava kustannusvastaavia. 3 kohdan mukaan osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta.

12 artikla. Lentoturvallisuus. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Mikäli neuvottelujen jälkeen havaitaan, että toinen osapuoli ei ylläpidä tehokkaita turvallisuusnormeja, artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen on ilmoitettava havainnoista ja tarpeellisista toimenpiteistä. Asianmukaisesti korjaustoimenpiteisiin on ryhdyttävä sovitun määräajan kuluessa. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen missä tahansa toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei

aiheudu kohtuutonta viivytystä lentotoiminnalle. Tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen laitteet ja sen kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset. Artiklan 4 kohdan mukaan, jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden, neuvotteluun toisen osapuolen kanssa, välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määräajaksi. Artiklan 5 kohdan mukaan edellä tarkoitetut toimenpiteet on keskeyttävä heti kun niille ei enää ole perustetta. Artiklan 6 kohdan mukaan, jos osapuolen todetaan neuvotteluista ja korjaustoimenpiteiden pyynnöistä huolimatta edelleen toimivan sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien vastaisesti, asiasta tulisi ilmoittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) pääsihteerille. Pääsihteerille tulisi ilmoittaa myös tilanteen myöhemmästä tyydyttävästä ratkaisusta. Artiklan 7 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että osapuoli on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa kolmas valtio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomais-tehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa. Ilmailulain 4 luku sisältää säännökset artiklassa mainituista asematasotarkastuksista.

13 artikla. Ilmailun turvaaminen. Artiklan mukaan osapuolet toteavat sitoutuneensa suojelemaan siviili-ilmailun turvallisuutta laittomilta teoilta ja erityisesti noudattamaan määräyksiä, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikossia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen (SopS 22/1971), Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä (SopS 62/1971), Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä (SopS

56/1973), Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemisestä (SopS 43/1998) sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten (SopS 7/2002).

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi. Artiklan 3 kohdan mukaan niiden on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa. Lisäksi osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja saaneet Euroopan yhteisön säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet suostuvat siihen, että 3 kohdassa mainittujen ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudattavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelta lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-aluksen käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan yhteisön säännösten mukaisia turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimat-

katavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

Artiklan 5 kohdan mukaan, 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, osapuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

Artiklan 6 kohdan mukaan kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hättilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

14 artikla. *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* Artiklan mukaan molempien osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pinta-kuljetusta mihin tahansa paikkakunnalle tai paikkakunnalta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan. Lentoasemien tullipalvelujen tulee olla käytettävissä tällaista rahtia varten riip-

pumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja lento-rahtipalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

15 artikla. Reilu kilpailu. Artiklan mukaan 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. Suomessa asiaa koskevat kansalliset säännökset ovat kilpailulaissa (948/2011).

16 artikla. Neuvottelu ja erimielisyyksien sovittelu. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen soveltamista ja tulkintaa koskevat erimielisyydet on ensisijaisesti ratkaistava neuvottelemalla. Artiklan 2 kohdan mukaan neuvottelujen jäädessä tuloksettomiksi on riita annettava osapuolten määräämän välittäjän tai sovittelulautakunnan ratkaistavaksi.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten on sovittava etukäteen välittäjän tai lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Niiden on tarvittaessa harkittava myös tilapäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi sekä sellaisten osapuolten osallistumismahdollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan vaikuttaa. Artiklan 4 kohdan mukaan välittäjä tai lautakunnan jäsenet voidaan nimetä ICAO:n ylläpitämästä pätevien ilmailuasiantuntijoiden luettelosta. Asiantuntijat on valittava 15 päivän kuluessa siitä, kun pyyntö erimielisyyden antamisesta välittäjän tai lautakunnan ratkaistavaksi on vastaanotettu. Jos osapuolet eivät pääse yksimielisyyteen asiantuntijan tai asiantuntijoiden valinnasta, valinta voidaan jättää ICAO:n neuvoston puheenjohtajan tehtäväksi.

Artiklan 5 kohdan mukaan välitysmenettely olisi saatava päätökseen 60 päivän kuluessa siitä, kun välittäjä tai lautakunta aloittaa työnsä, ja asiasisältö olisi todettava ja mahdollinen suositus annettava 60 päivän kuluessa asiantuntijan tai asiantuntijoiden työn aloituksesta. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, niiden on käytettävä näitä tosiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen.

Artiklan 7 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan. Artiklan 8 kohdan mukaan menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 19 artiklan mukaisesti.

17 artikla. Muutokset. Artiklan 1 kohdan mukaan, mikäli jompikumpi osapuoli pitää sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

Artiklan 2 kohdan mukaan sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, ainoastaan sopimuksen liitetä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan.

18 artikla. Monenväliset yleissopimukset. Artiklassa säädetään, että jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensi-

sijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleis-sopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

19 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava ICAO:lle. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus lakkaa olemasta voimassa 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi 14 päivän kuluttua siitä kun ICAO on sen vastaanottanut.

20 artikla. *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.* Artiklan mukaan sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa.

21 artikla. *Voimaantulo.* Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain 1 § sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selvitetty yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 4.2.

2 §. Laki ehdotetaan perustuslain 80 ja 95 §:n mukaisesti tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

3 Voimaantulo

Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella

säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun sopimus tulisi 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 tekevän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille.

Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Sopimukseen sitoutuminen edellyttää, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa. Näin ollen kyse on sopimuksesta, johon sitoutuminen on kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Lisäksi perustuslakivaliokunta on antanut hallituksen esitystä eduskunnalle Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskevan lausunnon (PeVL 7/2012 vp). 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 sopimus-

määräyksille, 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 hallintotoimet.

Suomen ja Filippiinien välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, 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) sekä lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maa-huolinnasta (96/67/EY, jäljempänä maa-huolintadirektiivi) ja poikkeamien ilmoittamisesta (2003/42/EY), sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määritelmiä koskeva 1 artiklan, 3 artiklan 2 kohta, 4 artiklan 2 kohta, 5 artiklan, 7 artiklan, 8 artiklan 1 ja 4 kohta, 10 artiklan, 11 artiklan 1 ja 2 kohta, 12 artiklan 3 kohta, 13 artiklan 3 ja 4 kohta sekä 15 artiklan määräykset kuuluvat Euroopan unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säädökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 1 artiklan määritelmistä nimetty lentoyhtiö ja käyttömaksu on määritelty unionilainsäädännössä (lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus ja lentoasemamaksudirektiivi) ja niitä käytetään sekä EU:n että jäsenvaltion toimivallassa olevissa sopimusmääräyksissä. Ar-

tiklan määräykset kuuluvat siten ensisijaisesti unionin toimivaltaan. Koska myös ilmailuviranomaiset hoitavat pitkälti tehtäviä, jotka määräytyvät kansainvälisen sääntelyn ja sen nojalla annetun EU-lainsäädännön mukaisia tehtäviä, myös ilmailuviranomaiset voidaan katsoa kuuluvan ensisijaisesti EU:n toimivaltaan. Sama koskee myös Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta sekä tässä tarkoitettua sopimusta Filippiinien kanssa. Chicagon yleissopimus on useissa EU-säädöksissä määritelty ja ulkosuhdeasetuksen nojalla jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten voidaan katsoa kuuluvan unionin toimivaltaan. Muilta osin 1 artiklan määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan.

Sopimuksen 3 artiklan ja 4 artiklan lupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat säännökset sekä 5 artikla määräysten soveltamisesta koskevien määräysten taustalla on SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus, ulkosuhdeasetuksen säädökset ja lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä siltä osin kuin niillä on vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (SEUT 101 ja 102 artikla). Sopimuksen 3 artiklan 1 ja 3 kohtien sekä 4 artiklan 2 kohdan määräykset ovat Suomen toimivallassa. Sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta ja 4 artiklan 1 kohdan a, d ja e-alakohdat ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään veroista, tulleista ja muista maksuista vapauttamisesta, tullivalvonnasta ja ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset perustuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardeihin ja suositeltuihin käytäntöihin, jotka on toimeenpanttu EU:ssa. Artiklan määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan. Neuvoston asetus (EY) N:o 1186/2009 tullivapaudesta ja neuvoston direktiivi 2006/132/EY, joka määrittelee direktiivin 2006/112/EY artiklan 143 b ja c kohtien soveltamisalan arvonlisäveron osalta koskevat artiklassa mainittuja varastoja, osia, tarvikkeita ja tuotteita.

Sopimuksen 7 artikla säädetään oikeudenmukaisesta ja yhtäläisistä kilpailuedellytyk-

sistä, jotka perustuvat SEUT 101 ja 102 artiklaan. Kapasiteettimääräyksiin vaikuttaa myös slot-asetus. Näiltä osin 7 artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 8 artiklassa säädetään tariffeista, joista säädetään SEUT 101 ja 102 artiklassa ja näin ollen artikla kuuluu EU:n toimivaltaan. Artikla perustuu suositusluonteeseen EU-mallilausekkeeseen.

Sopimuksen 10 artiklan maahuolintaa koskevat määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan. Maahuolinnasta säädetään ilmailulain 10 luvussa, jonka säädökset perustuvat EU:n maahuolintadirektiiviin. Artiklan teksti perustuu EU-mallilausekkeeseen.

Artiklan 11 määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan. Artiklan mukaiset maksut perustuvat lentoasemamaksudirektiiviin, maahuolintadirektiiviin, lakiin lentoasemaverkosta ja lentoasemamaksuista (210/2011) ja lennonvarmistusmaksujen osalta komission asetukseen lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 1191/2010.

Lentoturvallisuutta koskeva 12 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan niin sanotun EASA-asetuksen johdosta. Artiklan 7 kohta perustuu suositusluonteeseen EU-mallilausekkeeseen.

Ilmailun turvaamista koskeva 13 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan siviili-ilmailun turvaamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen johdosta. Artiklan 4 kohta on suositusluonteisen EU-mallilausekkeen mukainen.

Sopimuksen 14 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan tullipalveluja koskevien määräysten osalta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 3 artiklan nojalla. Muilta osin kuitenkin artiklan määräykset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Kilpailukysymykset kuuluvat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan nojalla unionin toimivaltaan ja siten myös reilua kilpailua koskeva 15 artikla.

Kansalliseen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ovat edellä mainitun 13 artiklan lisäksi (muilta osin kuin tullipalvelut) sopimukseen sisältyvät loppumääräykset (16–21 artikla).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoituksesta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitusta 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 (kts. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Sopimuksen 1 artiklassa luetaan ja määritellään sopimuksessa käytettyjä käsitteitä. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001, PeVL 24/2001). Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Koska sopimuksessa ilmailuviranomaisilla on sopimuksen osapuolena lainsäädännön alaan kuuluvia tehtäviä 4, 13 ja 17 artiklassa, myös ilmailuviranomaisen määritelmä kuuluu lainsäädännön alaan. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät siviili-ilmailusta vastaavana viranomaisena perustuvat lakiin Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulakiin. Vastaavasti nimettyihin lentoyhtiöihin kohdistuvat velvoitteet ja oikeudet kuuluvat osin 3, 4 ja 13 artiklassa lainsäädännön alaan ja siten myös nimetyn lentoyhtiön määritelmä. Perustuslain 81 §:n mukaan veroista ja maksuista sekä niistä myönnettävistä vapautuksista säädetään aina lailla ja siten myös maksujen käsite kuuluu lain alaan. Määritelmistä ilmailuviranomainen, nimetty lentoyhtiö sekä käyttömaksu on säädetty ilmailulais-

sa, laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista ja ne kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä ja ei-säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä ja yli sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 73—76 §:ssä. Ilmailulain 1 § tunnistaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ensisijaisuuden, ja sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Sopimuksen 2 artiklan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä niissä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Sopimuksen liitteessä sovitaan liikenneoikeuksien käyttämisen teknisistä yksityiskohdista. Liikennöintilupien myöntämisestä säädetään ilmailulain 73—74 §:ssä. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3—4 artikla perustuvat Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 8 luvussa. Oikeuksien myöntämisestä on säädetty ilmailulain 73 §:ssä ja se kuuluu näin ollen lainsäädännön alaan. Sopimuksen 3 artiklan 1 ja 3 kohtien sekä 4 artiklan 2 kohtien sekä 4 artiklan 2 kohta koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan määräyksistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohta sisältää määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatalla olevien matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastuksista. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdassa kielletään osapuolia myöntämästä etuoikeuksia lentoyhtiöille. Artiklan määräyksistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohta sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Arvonlisäverolain 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta. Artiklan määräyksistä on säädetty arvonlisäverolaissa 3 ja 4 kohdan määräyksiä lukuun ottamatta ja ne kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan ja niistä Artiklan 3 ja 4 kohdan määräyksistä säädetään alemman asteisilla tullimääräyksillä.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Ilmailulain 73 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita. Määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään tarifeista. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 73 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden edustusta koskevaa sopimuksen 9 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Euroopan unionin lainsäädännön sijoittautumisoikeutta koskevat säännökset eivät lähtökohtaisesti ulotu kolmansista valtioista oleviin henkilöihin tai yhtiöihin. Kun kolmansista maista tuleva henkilö haluaa aloittaa ammatinharjoittamisen tai perustaa yhtiön jossakin jäsenvaltiossa, häneen sovelletaan kyseisen jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Suomessa maahan-tulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004). Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään nimettyjen lentoyhtiöiden oikeudesta tarjota maa-huolintapalvelujaan toisen osapuolen alueella

sekä mahdollisuudesta ulkoistaa maahuolin-
tapalvelut. Maahuolinnasta on säädetty ilmai-
lulain 10 luvussa, joten artiklan määräykset
kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään käyt-
tömaksuista. Artiklan kohdat 1 ja 2 perustu-
vat yllä selostettuun unionin lainsäädäntöön,
joka on osin implementoitu kansallisella
lainsäädännöllä. Artiklan kohdat 3 ja 4 eivät
sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määrä-
yksiä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset si-
sältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista
annettuun lakiin. Artiklan 3 ja 4 kohdat eivät
sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määrä-
yksiä.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 12
artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston
toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana
kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena,
mistä on säädetty laissa Liikenteen turvalli-
suusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan mää-
räykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artik-
lan 4 kohdassa määrätään yksilön oikeuksien
ja velvollisuuksien perusteista, joten määrä-
ysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa
lainsäädännön alaan. Artiklan määräykset
kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 13 artikla sisältää määräykset
ilmailun turvaamisen osalta. Suomessa siviili-
ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä
toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain
11 luvussa, joten artiklan määräykset kuulu-
vat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artikla sisältää määräykset
eri liikennemuotojen välisistä yhteyksistä.
Tullipalvelujen osalta artiklan määräyksistä
on säädetty tullilaissa (1466/1994) ja määrä-
ykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön
alaan. Oikeudesta valita rahdinkuljettaja so-
vitaan kuljetusmääräyksissä, joten tältä osin
artiklan määräykset kuuluvat ensisijaisesti
alemman asteen määräyksiin.

Sopimuksen 15 artiklassa säädetään reilus-
ta kilpailusta. Siltä osin kuin on kyse vaikut-
uksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan,
sovelletaan Euroopan unionin toiminnasta
tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan kil-
pailusääntöjä. Näin ollen artiklan määräykset
kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset
välitys- ja sovittelumenettelyistä. Menettelyt
eivät artiklan määräysten mukaan ole ehdot-

toman sitovia, koska välittäjää tai lautakuntaa
voidaan käyttää erimielisyyden asiasisällön
toteamiseen taikka oikaisukeinon tai ratkai-
sun suosittamiseen. Artiklan 6 kohdan mu-
kaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edis-
tääkseen välimiesmenettelyä ja pannakseen
välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai to-
teamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole so-
vittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta
sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen
jatkamista. Välimiesmenettelyssä annetut
ratkaisut voivat kuitenkin tietyissä tilanteissa
olla sitovia. Tällöin voi tulla sitovasti ratkais-
tuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia
määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määrä-
yksen on katsottava siten kuuluvaksi lainsää-
dännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkai-
sumenettelyiden voidaan katsoa jossain mää-
rin koskevan Suomen perustuslain mukais-
ta valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kan-
sainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan
kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa ny-
kyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa
(ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua
koskevat sopimusmääräykset eivät ole halli-
tuksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen
täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta
säättämisjärjestykseen.

Sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaan
sopimuksen liitettä koskevista muutoksista
voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomais-
ten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voi-
maan siten kuin niiden välillä sovitaan. So-
pimuksen liitteen 4 artikla sisältää määräyk-
sen rahtimäärästä, jonka nimetyt lentoyhtiöt
ovat oikeutettuja kuljettamaan. Valtiosopi-
muksentekovallan delegoinnista ei ole sään-
nöksiä perustuslaissa. Sopimuksentekovallan
delegointi muodostaa poikkeuksen perustus-
lain 93 ja 94 §:n mukaiseen sääntelyyn, jonka
mukaan sopimuksentekovalta kuuluu lähtö-
kohtaisesti tasavallan presidentin toimival-
tuuksiin ja eduskunta osallistuu kansainvälis-
ten velvoitteiden hyväksymiseen. Sopimuk-
sentekovaltaa voidaan siirtää muille viran-
omaisille valtiosopimuksen tai muun kan-
sainvälisen velvoitteen voimaansaattamislai-
la. Sopimuksentekovallan siirtoa koskevia
määräyksiä voi sisältyä myös valtiosopimuk-
seen, jolloin delegointi vaatii laintasoista
sääntelyä, mikä yleensä toteutuu sopimuksen

voimaansaattamista koskevalla blankettilaila.

Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että sopimuksetekovaltaa voidaan lailla rajoitusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksetekovaltuutus 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). Määräykset sopimuksetekovalan delegoimisesta, kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 15/1999 vp ja PeVL 16/2004 vp).

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietty oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet. Sopimuksen liiteosa puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Siirrettävän toimivallan aineellinen merkitys on vähäinen, sillä sopimuksen liitteen määräykset koskevat vain tiettyjä kuljetusjärjestelyjen yksityiskohtia. 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 liitteessä määrätään reiteistä, joilla lentoyhtiöt voivat lentää, kaupallisista ja yhteisistä markkinointijärjestelyistä, joihin lentoyhtiöillä on oikeus osallistua sekä rahtikuljetuskiintiöistä tietyillä reiteillä. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

4.3 Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Perustuslakivaliokunnan lausunnossa 7/2012 vp, koskien Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamiseksi tehdystä pöytäkirjasta annettua hallituksen esitystä 10/2012 vp todetaan, että hallituksen esitykseen sisältynyt lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä ja siitä päätetään äänen enemmistöllä. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Myöskään 17 artiklan delegointimääräys ei hallituksen käsityksen mukaan vaikuta esityksen käsittelyjärjestykseen.

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

eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Filippiinien tasavallan hallituksen välillä Vantaalla 13 päivänä elokuuta 2009 tehdyn sopimuksen.

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

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Filippiinien kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Filippiinien tasavallan hallituksen välillä Vantaalla 13 päivänä elokuuta 2009 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voi-

massa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §
Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2012

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Sopimustekstit***SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA FILIPPIINIE
TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ
LENTOLIIKENTEESTÄ****AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF PHILIPPINES AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUB-
LIC OF FINLAND**

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

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

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

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

haluavat edistää keskinäisiä suhteitaan siviili-ilmailun alalla ja tehdä sopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan lentoliikenneyhteydet alueidensa välille ja niiltä edelleen,

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

haluavat edistää kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden kilpailuun markkinoilla ja jossa hallitusten väliintulo ja sääntely on mahdollisimman vähäistä,

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

haluavat helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

haluavat varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvatoimien sekä ilmaisevat vakavan huolensa ilmailun turvallisuuteen kohdistuvista toimista ja uhkista, jotka voivat vaarantaa henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden, vaikuttaa epäsuotuisasti lentoliikenteen toimintaan ja heikentää yleisön luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

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

haluavat antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden tarjota matkustavalle ja kuljettavalle yleisölle erilaisia palveluvaihtoehtoja ja kannustaa yksittäisiä lentoyhtiöitä kehittämään ja toteuttamaan innovatiivista ja kilpailukykyistä hinnoittelua,

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

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa käytettävä termi:

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Filippiinien osalta Civil Aeronautics Boardia ja muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

2. "sopimus" tarkoittaa tätä sopimusta, sen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia;

3. "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki molempien osapuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kappaleen mukaisesti, ja kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat kyseisenä aikana voimassa molempien osapuolten osalta;

4. "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

5. "täydet kustannukset" tarkoittaa palvelun tuottamisen kustannuksia sekä kohtuullista korvausta hallinnollisista yleiskustannuksista;

6. "hintaa" 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 maakuljetus, sekä tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot;

7. "käyttömaksu" tarkoittaa lentoyhtiöltä

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

5. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

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

7. "User charges" means a charge imposed

perittävää maksua lentoasema- ja lennonvarmistuslaitteiden tai -palvelujen, ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden käytöstä.

on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities.

2 artikla

Article 2

Oikeuksien myöntäminen

Grant of Rights

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, jotka koskevat viimeksi mainitun osapuolen alueelle sijoittautuneiden lentoyhtiöiden harjoittamaa kansainvälistä lentoliikennettä:

- a. oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli
- b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by airlines established in the latter Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastaavasti ”määrätyiksi reiteiksi”. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrättyllä reitillä kummankin osapuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

- a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin,
- b. yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroin käyttämällä yhteistä reittitunnusta (code share),
- c. liikennöidä kaikkiin välillä oleviin paikkoihin kuten määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin ja kaikkiin määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin kuten välillä oleviin paikkoihin,

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 in connection with code-share operations;
- c. Serve all intermediate points as points beyond and all points beyond as intermediate points;

d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,

e. tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella, ja

f. kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi,

ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa.

4. Tämän sopimuksen määräysten ei pidä katsoa oikeuttavan osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

3 artikla

Nimeäminen ja lupien antaminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä lentoyhtiö tai lentoyhtiöitä hoitamaan sovittua liikennettä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmoitettava toiselle osapuolelle diplomaattiteitse. Siitä on ilmentävä, missä laajuudessa lentoyhtiöllä on lupa harjoittaa tässä sopimuksessa määrättyä lentoliikennettä.

2. Kun toinen osapuoli on ottanut vastaan tällaisen ilmoituksen ja nimetyn lentoyhtiön määrämuotoiset ja määrättyllä tavalla toimitettujen hakemukset liikennöintilupien ja teknisten lupien saamiseksi, sen on myönnettävä asianmukaiset luvat käsittelyn vaatimassa vähimmäisajassa edellyttäen, että:

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja saanut Euroopan yhteisön sään-

d. Omit stops at any point or points;

e. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party; and

f. Carry transit traffic through the other Party's territory;

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

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall identify the extent to which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

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

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

(i) it is established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and has received an

nösten mukaisen liikenneluvan; ja

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

b) Filippiinien nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiön osake-enemmistö tai tosiasiallinen määräysvalta on Filippiineillä ja/tai sen kansalaisilla; ja

(ii) lentoyhtiöllä on Filippiinien lain mukainen voimassa oleva liikennelupa ja yhtiö on Filippiinien tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen;

c) nimetty lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita hake muksen käsittelevä osapuoli normaalisti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

3. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

4 artikla

Luvan peruuttaminen

1. Osapuoli voi peruuttaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöintiluvan tai tekniset luvat kokonaan tai määräajaksi tai rajoittaa niitä, jos:

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Suomen alueille Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti eikä ole saanut Euroopan yhteisön säännösten mukaista liikennelupaa; tai

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan yhteisön jäsenvaltio ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa,

Operating Licence in accordance with European Community law; and

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

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

(i) majority ownership and effective control of such airline are vested in the Philippines and/or its nationals; and

(ii) such airline has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Philippines and effective regulatory control is exercised by the Philippines;

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

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

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and has not received an Operating Licence in accordance with European Community law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State respon-

tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määritetty nimeämisen yhteydessä;

b) Filippiinien nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiön osake-enemmistö tai tosiasiallinen määräysvalta ei ole Filippiineillä ja/tai sen kansalaisilla; tai

(ii) lentoyhtiöllä ei ole Filippiinien lain mukaista voimassa olevaa liikennelupaa tai lentoyhtiö ei ole Filippiinien tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen

c) lentoyhtiö on laiminlyönyt tämän sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen

d) lentoyhtiöllä on jo liikennöintilupa Filippiinien ja jonkin toisen Euroopan yhteisön jäsenvaltion kahdenvälisen sopimuksen nojalla, ja se käyttää tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy jokin paikka kyseisessä toisessa jäsenvaltiossa, ja lentoyhtiö tosiasiaa kiertäisi mainitussa toisessa sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksiin kohdistuvia rajoituksia; tai

e) nimetyllä lentoyhtiöllä on jonkin Euroopan yhteisön jäsenvaltion myöntämä lento-toimintalupa, eivätkä Filippiinit ja kyseinen jäsenvaltio ole tehneet kahdenvälistä lentoliikennesopimusta, ja nimetyn lentoyhtiön esittämän liikenteen harjoittamiseen tarvittavia liikenneoikeuksia ei ole vastavuoroisesti Filippiinien nimettyjen lentoyhtiön saatavilla.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kohdassa mainittu peruuttaminen tai oikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

sible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

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

(i) majority ownership and effective control of such airline are not vested in the Philippines and/or its nationals; or

(ii) such airline does not have a valid Operating License in accordance with applicable law of the Philippines or effective regulatory control is not exercised by the Philippines

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

d) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Philippines and another European Community Member State which is exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State and the airline would in effect be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

e) the designated airline holds an Air Operators Certificate issued by a European Community Member State, there is no bilateral air services agreement between the Philippines and that Member State and the traffic rights necessary to conduct the operation proposed by such designated airline are not reciprocally available to the designated carriers of the Philippines.

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

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, on sovellettava toisen osapuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoyhtiöön.

2. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa ja maahan muuttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. 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 väkivallantekojä, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan.

4. Kumpikaan osapuoli ei saa antaa omalle lentoyhtiölle tai millekään muulle lentoyhtiölle etuoikeuksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksissa olevat varastot (mukaan lukien ruo-

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

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

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

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, bever-

ka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, 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 vie-dään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen ylä-puolella.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun otta-matta suoritetun palvelun kustannuksiin pe-rustuvia maksuja, ovat vapaita myös:

a) osapuolen alueella ilma-alukseen otetut kohtuulliset varastot, jotka on tarkoitettu käy-tettäväksi toisen osapuolen nimeämän lento-yhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla;

b) toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien il-ma-alusten huoltoa tai korjausta varten osa-puolen alueelle tuodut varaosat, mukaan luki-en moottorit;

c) osapuolen alueelle tuodut ja siellä hankit-tavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kul-tustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettä-väksi toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapa-uksessa, että niitä käytetään lennetäessä en-siksi mainitun osapuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat sekä kohtuuden rajoissa mai-nos- ja myynninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettut ta-varat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvon-nassa.

4. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-

ages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contract-ing 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 excep-tion of charges based on the cost of the ser-vice performed:

a) aircraft stores taken on board in the terri-tory of one Contracting Party, within reason-able 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, intro-duced 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 techni-cal 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 promo-tional material within reasonable limits, in-tended for use by a designated airline of one Contracting Party and introduced into the ter-ritory 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

aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varasot 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 vietään alueelta tai niiden osalta muutoin menettellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Osapuolen alueen kautta 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.

6. Tässä artiklassa määrätyt poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen osapuolen nimetyt lentoyhtiöt ovat sopineet tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroitten lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset.

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kummankin osapuolen on annettava osapuolten nimetyille lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

2. Osapuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen on oltava järkevässä suhteessa yleisön liikennöintitarpeisiin määrätyillä reiteillä ja niiden ensisijaisena tarkoituksena on oltava sellaisen kapasiteetin tarjoaminen, joka käyttöasteen ollessa kohtuullinen vastaa toisen osapuolen alueelta lähtevien ja toisen osapuolen alueelle saapuvien matkustajien, rahdin ja postin kuljettamisen nykyisiä ja kohtuudella ennakoitavia tarpeita.

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

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

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

Article 7

Capacity provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

2. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from the territory of either Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa asettaa toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esittää muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

4. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimeämiltä lentoyhtiöiltä liikenneohjelmien ja yksittäisten lentojen tai toimintasuunnitelmien ilmoittamista. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä ilmoitukset viipymättä.

8 artikla

Tariffit

1. Kummankin osapuolen on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluun vain:

- a. polkuhintojen ja/tai kohtuuttoman syrjivien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi;
- b. kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määrävän aseman väärinkäyttöön; ja
- c. lentoyhtiöiden suojaamiseksi keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat esimerkiksi suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen lentoyhtiöitä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista, tai hyväksyttämään ne ilmailuviranomaisilla.

3. Jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastaisia, sen on pyydettävä neuvotteluja ja ilmoitettava toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Nämä neuvottelut on pidettävä viimeistään

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airlines of the other Contracting Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

Article 8

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a. prevention of predatory and/or unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to, amongst others, direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification or approval to its Aeronautical Authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party.

3. If either Contracting Party considers any such prices inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) and paragraph (2) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon

kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua toisen osapuolen pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolten on yhteistyössä varmistettava, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kummankin osapuolen on parhaansa mukaan pyrittävä panemaan tämän sopimus täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, uusi hinta ei tule voimaan tai pysy voimassa.

as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request of the other Contracting Party, and the Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new price shall not take effect or continue to be in effect.

4. Sen estämättä mitä tässä artiklassa määrätään, nimettyjen lentoyhtiöiden kokonaan Euroopan yhteisön sisällä tapahtuvasta kuljetuksesta perimiin hintoihin sovelletaan Suomen osalta Euroopan yhteisön lainsäädäntöä.

4. Notwithstanding the provisions of this Article, in the case of Finland, the prices to be charged by the designated airlines for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community Law.

9 artikla

Article 9

Lentoyhtiön edustus ja myynti

Airline Representation and Sales

1. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

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

2. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

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

3. Osapuolen on annettava toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiölle oikeus pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Täl-

3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

laiset siirrot on sallittava sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

10 artikla

Article 10

Maahuolinta

Ground handling

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

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

11 artikla

Article 11

Käyttömaksut

User Charges

1. Niiden maksujen, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset tai muut elimet perivät toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä, on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Joka tapauksessa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille määrättyjen käyttömaksujen ehtojen on oltava vähintään yhtä edulliset kuin ne edullisimmat ehdot, jotka ovat minkä tahansa muun lentoyhtiön saatavissa maksujen määrittämis-
hetkellä.

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. Toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylitä, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuvat asianmukaisten lentoasema-, ympäristönsuojelu-, lennonvarmistus- ja il-

2. User charges imposed on the designated airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation

mailun turvalaitteiden ja -palvelujen tuottamisesta ja ylläpidosta lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä. Näihin täysin kustannuksiin voi kuulua kohtuullinen kokonaispääoman tuotto poistojen jälkeen. Laitteet ja palvelut, joiden käytöstä maksuja peritään, on tuotettava ja ylläpidettävä tehokkaasti ja taloudellisesti.

3. Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisen tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava toimivaltaisia 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. Osapuolten on kannustettava maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisesti etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 16 artiklan mukaisissa erimielisyyksien sovittelunettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei se (i) jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut; tai (ii) jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

12 artikla

Lentoturvallisuus

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, 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 te-

security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

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

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

Article 12

Flight Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Con-

hokkaasti ylläpidä edellä 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle osapuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeelliseksi normien noudattamiseksi. Toisen osapuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin sovittun määräajan kuluessa.

3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti sovitaan lisäksi, että osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen missä tahansa toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä lentotoiminnalle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista huolimatta tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen laitteet ja sen kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

4. Jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pitää itselleen oikeuden, neuvoteltuaan toisen osapuolen kanssa, välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön liikennöintiluppaa tai peruuttaa sen määräajaksi.

5. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän artiklan 4 kohdan mukaisesti, on keskeytettävä heti kun tälle toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

6. Edellä olevaan 2 kohtaan viitaten silloin, kun osapuolen todetaan sovittun määräajan päätyttyä edelleen toimivan sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien vastaisesti, asiasta tulisi ilmoittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön pääsihteerille. Pääsihteerille tulisi ilmoittaa myös tilanteen myöhemmästä tyydyttävästä ratkaisusta.

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

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

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

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

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

tion of the situation.

7. Jos osapuoli on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa kolmas valtio, toiselle osapuolelle tämän artiklan mukaisesti kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän kolmannen valtion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupa.

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

13 artikla

Ilmailun turvaaminen

1. Kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksien ja velvollisuuksien 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 haltuunon 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 väkivalta-tekosten ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten.

2. Osapuolten on pyydetäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunon ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

Article 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 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, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

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

3. Osapuolten on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa. Osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja saaneet Euroopan yhteisön säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

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

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

sena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

14 artikla

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkakunnalle tai paikkakunnalta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamantonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan. Lentoasemien tullipalvelujen tulee olla käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko 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. Tällaiset eri

safely such incident or threat thereof.

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

Article 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined,

kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

15 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.

16 artikla

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

1. Läheisen yhteistyön hengessä kummankin osapuolen ilmailuviranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta ja sen määräysten tyydyttävää noudattamisesta. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä kun pyyntö on vastaanotettu, ellei ilmailuviranomaisten välillä ole muuta sovit-
tu.

2. Jos erimielisyyttä ei voida ratkaista neuvotteluin, se voidaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä antaa välittäjän tai sovittelulautakunnan ratkaistavaksi. Tällaista välittäjää tai lautakuntaa voidaan käyttää välitykseen, erimielisyyden asiasisällön toteamiseen taikka oikaisukeinon tai ratkaisun suosittamiseen.

3. Osapuolten on sovittava etukäteen välittäjän tai lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Niiden on tarvittaessa harkittava myös tilapäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi sekä sellaisten osapuolten osallistumismahdollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan vaikuttaa. Tässä yhteydessä on

provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

Fair competition

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

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

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

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

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

pidettävä mielessä yksinkertaisen, joustavan ja nopean menettelyn tavoite ja tarve.

4. Välittäjä tai lautakunnan jäsenet voidaan nimetä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ylläpitämästä pätevien ilmailuasiantuntijoiden luettelosta. Asiantuntija tai asiantuntijat on valittava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun pyyntö erimielisyyden antamisesta välittäjän tai lautakunnan ratkaistavaksi on vastaanotettu. Jos osapuolet eivät pääse yksimielisyyteen asiantuntijan tai asiantuntijoiden valinnasta, valinta voidaan jättää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajan tehtäväksi. Menettelyssä käytettävillä asiantuntijoilla olisi oltava riittävä pätevyys erimielisyyden yleisellä aihealueella.

5. Välitysmenettely olisi saatava päätökseen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun välittäjä tai lautakunta aloittaa työnsä, ja asiasisältö olisi todettava ja mahdollinen suositus annettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa asiantuntijan tai asiantuntijoiden työn aloituksesta. Osapuolet voivat etukäteen sopia, että välittäjä tai lautakunta voi pyynnöstä antaa valituksentekijälle luvan tilapäisiin järjestelyihin tilanteen helpottamiseksi, jolloin on ensin todettava asiasisältö.

6. Osapuolten on tehtävä vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, niiden on käytettävä näitä toisiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen.

7. Tämän menettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan.

8. Menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 19 artiklan mukaisesti.

need for a simple, responsive and expeditious process.

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

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

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

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

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

17 artikla

Muutokset

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

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

18 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

19 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

Article 17

Amendments

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

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

Article 18

Multilateral Conventions

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

Article 19

Termination

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

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

20 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

21 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen kahtena kappaleena englannin kielellä.

Tehty Vantaalla 13 päivänä elokuuta 2009 kahtena alkuperäisenä kappaleena englannin kielellä.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization

Article 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Entry into force

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the English language.

Done in Helsinki on 13 August 2009 in two original copies in the English language.

*Liite***Filippiinien tasavallan hallituksen ja Suomen tasavallan hallituksen väliseen lentoliikennesopimukseen**

1. Reitit, joita Filippiinien nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat määräpaikasta edelleen</u>
a. Manila	Paikka Aasiassa ilman viidennen vapauden liikenneoikeuksia	Helsinki	
b. Clark	Paikka Aasiassa ilman viidennen vapauden liikenneoikeuksia	Paikat Suomessa	Mikä tahansa määräpaikasta edelleen oleva paikka lukuun ottamatta Amerikan yhdysvaltoja
c. Muut paikat Filippiineillä paitsi Manila ja Clark	Paikka Aasiassa ilman viidennen vapauden liikenneoikeuksia	Paikat Suomessa	Mikä tahansa määräpaikasta edelleen oleva paikka lukuun ottamatta Amerikan yhdysvaltoja

2. Reitit, joita Suomen nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat määräpaikasta edelleen</u>
a. Helsinki	Paikka Aasiassa ilman viidennen vapauden liikenneoikeuksia	Manila	
b. Paikat Suomessa	Paikka Aasiassa ilman viidennen vapauden liikenneoikeuksia	Clark	Mikä tahansa määräpaikasta edelleen oleva paikka lukuun ottamatta Amerikan yhdysvaltoja
c. Paikat Suomessa	Paikka Aasiassa ilman viidennen vapauden liikenneoikeuksia	Muut paikat Filippiineillä paitsi Manila ja Clark	Mikä tahansa määräpaikasta edelleen oleva paikka lukuun ottamatta Amerikan yhdysvaltoja

3. Harjoittaessaan liikennettä tai tarjotessaan palveluja sovitulla reiteillä osapuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua kaupallisiin ja/tai yhteisiin markkinointijärjestelyihin, joihin luetaan mukaan muuan muassa kiintiövaraus (blocked space), yhteisten reittitunnusten käyttö (code share) ja leasing, osapuolen nimetyn lentoyhtiön kanssa. Tätä sovelletaan myös kyseessä olevan osapuolen nimetyn lentoyhtiön kotimaan reiteillä, edellyttäen, että (a) tällaisissa järjestelyissä liikennöivällä lentoyhtiöllä on asiaankuuluva liikennöintilupa ja (b) lipuista käy ostajalle myyntitilanteessa selvästi ilmi, mikä lentoyhtiö liikennöi kutakin matkan osuutta ja minkä lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa ostaja on tekemässä sopimuksen.

4. Osapuolen nimetty/nimetyt pelkkiä rahtikuljetuksia hoitava(t) lentoyhtiö(t) ovat kolmannen, neljännen ja/tai viidennen vapauden liikenneoikeuksien perusteella oikeutettuja liikennöimään pelkkiä rahtikuljetuksia 700 tonnin viikkokapasiteetilla Helsingin ja Suomessa olevan paikan, Clarkin tai Subicin välillä.