

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Argentiinan kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta. Sopimuksella avataan lentoliikennemarkkinat maiden välillä ja niistä edelleen. Sopimuksessa Suomen nimeämät lentoyhtiöt saavat oikeuden liikennöidä Suomesta Argentiinaan ja edelleen sieltä jatkoyhteyksiä eteenpäin. Vastaavat oikeudet myönnetään Argentiinan nimeämille lentoyhtiöille Argentiinasta. Viikkovuoroista ja jatkokohteista sovitaan tarkemmin ilmailuviranomaisten välillä.

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	4
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	8
3 VOIMAANTULO.....	9
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	9
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	9
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	10
4.3 Käsittelyjärjestys.....	12
LAKIEHDOTUS.....	13
Laki lentoliikenteestä Argentiinan kanssa tehdystä sopimuksesta.....	13
LIITE.....	14
SOPIMUSTEKSTI.....	14

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Argentiinan välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä, eikä säännöllistä suoraa lentoliikennettä Argentiinaan ole ollut. Argentiinassa on 17 kansainvälistä lentoasemaa. Näistä vilkkaimpiin kuuluu pääkaupunki Buenos Airesin lähellä sijaitseva kansainvälinen lentokenttä nimeltä Ministro Pistarini International Airport. Tärkeimpiä Argentiinasta operoivia lentoyhtiöitä ovat Aerolíneas Argentinas ja Latam Airlines.

Suomi ja Argentiina parafoivat 8 päivänä joulukuuta 2017 Colombossa pidettyjen kahdenvälisen lentoliikenneneuvottelujen päätteeksi maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin 27 päivänä maaliskuuta 2018 Buenos Airesissa. Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Argentiinan kanssa.

2 EU:n lainsäädäntö

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

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

Komissio on hyväksynyt Suomen ja Argentiinan välisen neuvottelutuloksen 21 päivänä maaliskuuta 2018. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-5, 8-11, 12, 15, 17-22 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostu-

muksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

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

4 Esityksen vaikutukset

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

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

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

5 Asian valmistelu

Suomi ja Argentiina neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Colombossa 8 päivänä joulukuuta 2017, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen yhteydessä. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 21 päivänä maaliskuuta 2018. Sopimus allekirjoitettiin Buenos Airesissa 27 päivänä maaliskuuta 2018.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta sekä lentoliikenneverkoston jäseniltä, joihin kuuluu jäseniä puolustusministeriöstä, sisäministeriöstä, Suomen pysyvästä edustustosta Euroopan unionissa, Keskuskauppakamarista, Business Finlandista, Finaviasta, Rajavartiolaitoksesta, Finnairista, Nordic Regional Airlinesista, Air Navigation Services Finland Oy:stä, Board of Airline Representatives in Finlandista, työ- ja elinkeinoministeriöstä ja Kuluttajaliitosta.

Ulkoministeriö totesi lausunnossaan puoltavansa esitystä. Ulkoministeriö esitti lakitekniisiä korjausesityksiä itse lakiehdotukseen ja sen yksityiskohtaisiin perusteluihin. Lisäksi ulkomi-

nisteriö kiinnitti huomiota allekirjoitustietoihin sekä sopimustekstin julkaisukieleen. Ulkoministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

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

Oikeus- tai valtiovarainministeriöillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Työ- ja elinkeinoministeriö totesi lausunnossaan lentoliikennesopimuksen edistävän kilpailukykyä ja luovan puitteita lentoliikenteen lisäämiseen Suomen ja Argentiinan välillä. Työ- ja elinkeinoministeriö ehdotti täsmennystä kilpailulain viittaamiseen. Työ- ja elinkeinoministeriön esittämä täsmennys on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Muilla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Liikenteen palveluista annetun lain kolmanteen vaiheeseen liittyvä hallituksen esitys on parhaillaan valmisteltavana. Laissa muutetaan tässä laissa viitattuja pykälänumerointeja. Sen lisäksi eduskunnan käsiteltävänä on virastouudistusta koskeva hallituksen esitys (HE 61/2018 vp).

Jos edellä mainittuja esityksiä ja tätä esitystä käsitellään eduskunnassa samanaikaisesti, on muutokset tarvittaessa sovittava yhteen tämän esityksen kanssa käsiteltäessä esityksistä sitä, jonka on tarkoitus tulla voimaan myöhemmin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Argentiina toteavat muun muassa tahtovansa edistää maiden välisen lentoliikenteen tarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikenne-mahdollisuuksien laajenemista.

Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta ja 4 artiklan 1 kohdan a-alakohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 4 artiklan 1 kohdan a-alakohdan iii ja iv -alakohdat, 9 artikla sekä 13 artiklan 7 kohta ja 14 artiklan 3 kohta perustuvat EU-suositulausekkeisiin.

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

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

3 artikla. *Nimeäminen ja lupien antaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä diplomaattiteitse. Artiklan 2 a-alakohta on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Artiklassa ei rajoiteta Suomen nimeämien lentoyhtiöiden omistusta. Artiklan 2 b-alakohta mahdollistaa pääasiassa argentiinalaisomisteisen tai Argentiinan valtion alueelle sijoittautuneen lentoyhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Argentiinasta. Artiklassa määrätään, että nimetyt lentoyhtiöt ovat jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alaisia. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovittu liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 12 luvussa.

4 artikla. *Lupien peruuttaminen.* Artiklan mukaan osapuoli voi peruuttaa liikennöintiluvan tai rajoittaa sitä, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty, jos lentoyhtiö on laiminlyönyt sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen, jos lentoturvallisuutta ja ilmailun turvatoimia koskevia säännöksiä ei noudateta tai lentoyhtiö muuten laiminlyö sopimuksen ehtoja. Artiklan 1 a -alakohdassa on estetty liikenneoikeuksien käyttö tilanteissa, joissa se ei ole Argentiinalle vastavuoroisesti mahdollista toisen EU-maan kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen tai sen puuttumisen takia. Kohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliiken-

teessä kyseisen maan alueella, läpikulkuliikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

6 artikla. *Lupien ja todistusten tunnustaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen myöntämät luvat ja todistukset.

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

8 artikla. *Kapasiteettimääräykset.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on annettava lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoittamiseen. Lentoyhtiöillä on oikeus määrittellä lentoliikenteen tiheys ja kapasiteetti markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

9 artikla. *Hinnoittelu.* Artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain kilpailulainsäädännön vastaisten hintojen tai käytäntöjen estämiseksi.

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

10 artikla. *Kaupallinen toiminta.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti lentoyhtiöiden oikeudesta myydä toisen osapuolen alueella lentoliikennepalveluja ilman rajoituksia sekä, toisen osapuolen lainsäädännön mukaisesti, oikeudesta hankkia toimistoja ja henkilökuntaa.

Artiklan 4 kohdassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti lentoyhtiöiden oikeudesta vaihtaa konetta kesken reitin.

11 artikla. *Varojen siirtäminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti toisen maan lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lippuja toisessa maassa ja siirtää siitä saatuja tuloja ilman erityisiä maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

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

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

EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 7 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (xxx/xxxx), ilmailulaissa ja laissa liikenteen palveluista (320/2017).

14 artikla. *Ilmailun turvatoimet.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa viitataan kansainvälisiin ilmailun turvaamista koskeviin sopimuksiin, joihin molemmat osapuolet ovat liittyneet ja

määrätään menettelyistä ilmailun turvallisuuden takaamiseksi ja turvallisuuspuutteisiin puuttumiseksi. Artiklan kohta 3 on EU-suosituslausekkeen mukainen.

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

16 artikla. *Aikataulut.* Artiklan mukaan osapuolet voivat edellyttää, että toisen osapuolen lentoyhtiöt toimittavat liikenteensä suunnitellut aikataulut hyväksyttäväksi ennen lentojen aloittamista.

17 artikla. *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklassa määrätään menettelyistä neuvotteluja tai niiden epäonnistuessa välittäjää tai sovittelulautakuntaa käytettäessä.

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

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

19 artikla. *Monenväliset yleissopimukset.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti monenvälisen lentoliikennettä koskevan yleissopimuksen, joka tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, ensisijaisuudesta tähän sopimukseen nähden.

20 artikla. *Irtisanominen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen irtisanomismenettelyistä.

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

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

2 Lakiehdotuksen perustelut

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

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

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

3 Voimaantulo

Sopimuksen 22 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

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

Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Argentiinan 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), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 391/2013), poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla ((EU) N:o 376/2014) sekä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta unionin lentoasemilla (EU) N:o 598/2014. Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/EY, jäljempänä maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi).

Tällä perusteella sopimuksen määräyksistä ainakin 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 5 artikla, 7-8 artiklat, 9 artiklan 1 ja 2 kohta, osittain 10-11 artiklat, 12 artiklan 1 ja 2 kohta, 13 artikla, 14 artikla sekä 15 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Määräysten taustalla ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräykseen sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

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

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

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

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatkalla olevien matkustajien, matkatarvoiden ja rahdin tarkastuksista. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3

HE 106/2018 vp

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

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Sen mukaan hintoja ei tarvitse ilmoittaa toisen osapuolen viranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 4 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatuun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 9 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevat sopimuksen 10 ja 11 artiklat sisältävät sijoitautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työntööstä on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin. Kohta 3 ei sisällä lainsäädännönalaan kuuluvia määräyksiä.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 13 artikla liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenne- ja viestintävirastosta ja ilmailulaissa sekä laissa liikenteen palveluista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 14 artikla sisältää määräykset ilmailun turvatoimista. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 15 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa sekä siltä osin kuin on kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 17 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole sovittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen jatkamista. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaisuksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan

ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen 10 artiklaa tai liitettä voidaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Valtiosopimuksentekovallan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet.

Sopimuksen liiteosa puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

4.3 Käsittelyjärjestys

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

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

eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Argentiinan tasavallan hallituksen välillä Buenos Airesissa 27 päivänä maaliskuuta 2018 tehdyn sopimuksen.

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

Laki

lentoliikenteestä Argentiinan kanssa tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Argentiinan tasavallan hallituksen välillä Buenos Airesissa 27 päivänä maaliskuuta 2018 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

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

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 30 päivänä elokuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

*Liite
Sopimusteksti*

**SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
JA ARGENTIINAN TASAVALLAN
VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ**

**AIR SERVICES AGREEMENT BE-
TWEEN
THE REPUBLIC OF FINLAND AND
THE ARGENTINE REPUBLIC**

Suomen tasavalta ja Argentiinan tasavalta (jäljempänä "osapuolet"), jotka

The Republic of Finland and the Argentine Republic (hereinafter referred to as the "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,

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 their respective territories;

haluavat helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

haluavat varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvata-son sekä ilmaisevat vakavan huolensa ilmalusten turvallisuuteen kohdistuvista toimista ja uhkista, jotka voivat vaarantaa henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden, vaikuttaa epäsuotuisasti lentoliikenteen harjoittamiseen 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;

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 artikla

Article 1

Määritelmät

Definitions

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

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

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta siviili-ilmailuviranomaista ja Argentiinan tasavallan osalta liikenneministeriötä ja

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Argentine Republic, the

kansallista siviili-ilmailuhallintoa tai, kumman tahansa osalta, 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 kohdan 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. "hinta" tarkoittaa hintaa tai maksua, jonka lentoyhtiö tai sen asiamies perii matkustajien (ja heidän matkatavaroidensa) ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta lentoliikenteessä, mukaan lukien tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot;

6. termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys;

7. "käyttömaksu" tarkoittaa lentoyhtiöiltä perittävää maksua lentoasema- ja lennonvarmistuslaitteiden tai -palvelujen, ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen sekä niihin liittyvien palvelujen ja laitteiden käytöstä; ja

8. "Euroopan unionin perussopimukset" tarkoittavat Euroopan unionista tehtyä sopimusta ja Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta.

Ministry of Transportation and the National Civil Aviation Administration or, in either case, 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 Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

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

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

6. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

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

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

2 artikla

Oikeuksien myöntäminen

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

a) oikeuden lentää laskeutumatta alueensa yli;

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

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 osapuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä tätä reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. 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 harjoittamaan sovittua liikennettä sekä peruuttaa nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmoitettava toiselle osapuolelle diplomaattiteitse. Siitä on ilmentävä, missä laajuudessa lentoyhtiöllä on

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services:

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

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

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

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each 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 Party through diplomatic channels and shall identify the extent to

lupa harjoittaa tässä sopimuksessa määrättyä ilmakuljetusta.

2. Kun toinen osapuoli on ottanut vastaan tällaisen ilmoituksen ja nimetyn lentoyhtiön määrämuotoiset ja määrättyllä tavalla toimitetut 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 unionin perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin säännösten mukainen voimassa oleva liikennelupa; ja

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

b) Argentiinan tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on Argentiinan tasavallan ja/tai sen kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ja sen tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa tai lentoyhtiö on sijoittautunut Argentiinan tasavallan alueelle ja sillä on voimassaoleva Argentiinan tasavallan sovellettavan lainsäädännön mukainen liikennelupa; ja

(ii) Argentiinan tasavalta harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa;

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

d) 13 artiklassa (Lentoturvallisuus) ja 14 artiklassa (Ilmailun turvatoimet) normeja ylläpidetään ja hallinnoidaan.

which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

2. Upon 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 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 EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

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

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

(i) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic or the Airline is established in the Territory of the Argentine Republic and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic; and

(ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Argentine Republic;

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 Party considering the application or applications.

d) the standards set forth in Article 13 (Flight Safety) and Article 14 (Aviation Se-

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. Osapuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se on kykenevä täyttämään niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita nämä viranomaiset normaalisti ja kohtuudella soveltavat kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

4 artikla

Lupien 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 alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määriteltä yhteydessä;

(iii) lentoliikenteen harjoittajalla on jo oikeus liikennöidä Argentiinan tasavallan ja jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion kahdenvälisen sopimuksen nojalla, ja Argentiinan tasavalta osoittaa, että käyttämällä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy jokin paikka kyseisessä toisessa Euroopan unionin jäsenvaltios-

curity) are being maintained and administered.

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.

4. The Aeronautical Authorities of one Party may require an Airline designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of International Air Services by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

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

(iii) the air carrier is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Argentine Republic and another European Union Member State and Argentine Republic demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights im-

sa, se kiertäisi mainitussa toisessa sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksiin liittyviä rajoituksia; tai

(iv) nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla on lentotoimintalupa, jonka on myöntänyt sellainen Euroopan unionin jäsenvaltio, jonka kanssa Argentiinalla ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta ja Argentiinan tasavallan nimeämältä lentoyhtiöltä on evätty liikenneoikeudet kyseiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon;

(v) käyttäessään tämän kohdan mukaista oikeuttaan Argentiinan tasavalta ei saa syrjiä Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia kansallisuuden perusteella.

b) Argentiinan tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö ei ole Argentiinan tasavallan ja/tai sen kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta tai ei ole sen tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa; tai

yhtiö ei ole sijoittautunut Argentiinan tasavallan alueelle tai sillä ei ole Argentiinan tasavallan sovellettavan lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa; tai

(ii) Argentiinan tasavalta ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa;

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

d) 13 artiklassa (Lentoturvallisuus) ja 14 artiklassa (Ilmailun turvatoimet) tarkoitettuja normeja ei ylläpidetä eikä hallinnoida;

e) lentoyhtiö ei ole voinut osoittaa lupaa arvioivan osapuolen ilmailuviranomaisille olevansa kykenevä täyttämään niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita nämä viranomaiset normaalisti ja kohtuudella soveltavat kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen yleissopimuksen määräysten mukaisesti;

f) lentoyhtiö ei muutoin liikennöi tässä so-

posed by that other agreement; or

(iv) the air carrier designated holds an Air Operator's Certificate issued by an European Union Member State with which the Argentine Republic does not have a bilateral air services agreement and traffic rights to that European Union Member State have been denied to the Airline designated by the Argentine Republic;

(v) in exercising its right under this paragraph, the Argentine Republic shall not discriminate between European Union air carriers on the grounds of nationality;

b) in the case of an Airline designated by the Argentine Republic:

(i) it is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic; or

is not established in the Territory of the Argentine Republic or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic or

(ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic;

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

d) in case the standards set forth in Article 13 (Flight Safety) and 14 (Aviation Security) are not being maintained and administered;

e) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention;

f) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions pre-

pimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

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

3. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita kummankaan osapuolen oikeuksia toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan epäämiseen, peruuttamiseen, rajoittamiseen tai ehtojen asettamiseen 14 artiklan (Ilmailun turvatoimet) määräysten mukaisesti.

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

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

2. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät 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 lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen

scribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the Aeronautical Authorities of the other 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 Parties.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 14 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one 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 Party.

2. The laws and regulations of one 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 Party, while they are within the said Territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party or not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of

tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojä, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan.

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

6 artikla

Lupien ja todistusten tunnustaminen

Osapuoli tunnustaa toisen osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti myönnetty tai hyväksytyt, voimassa olevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja luvat päteviksi lentoliikenteen harjoittamiseen edellyttäen, että todistusten ja lupien myöntämisen tai hyväksymisen edellytykset ovat yhtenevät yleissopimuksen mahdollistamien vähimmäisnormien kanssa tai ylittävät ne. Osapuolet varaavat kuitenkin oikeuden kieltäytyä tunnustamasta toisen tai jonkun muun osapuolen sen omille kansalaisille myöntämien pätevyystodistusten ja lupien pätevyyttä oman alueensa yllä lennettäviä tai sille laskeutuvia lentoja varten.

7 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

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

security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither Party shall give preference to its own nor any other Airline over a Designated Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of overflying or landing in its own territory, the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the other Party or by any other Party.

Article 7

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on International Air Services by a Designated Airline of one Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the Territory of the other Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such

viedään maasta tai käytetään tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

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

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

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

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

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

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tavarain voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. 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 viran-

time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that Territory.

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the Territory of one Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the Territory of one Party for use in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the Territory of the first mentioned Party, in which Territory they are taken on board;

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

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

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a Designated Airline of one Party, may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs au-

omaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden suhteen muutoin menetellään 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 osapuolen nimetyt lentoyhtiöt ovat sopineet tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset.

8 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kumpikin osapuoli sallii, että nimetyt lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella osapuolten ilmailuviranomaisten välillä sovittavien kapasiteettimääräysten mukaisesti. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei yksipuolisesti rajoita liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä tulli-, teknisistä, toiminnallisista tai ympäristösyistä. Välttämättömät rajoitukset toteutetaan yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

2. Kumpikaan osapuoli ei aseta toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

3. Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä tämän so-

thorities of that 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 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 Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 8

Capacity Provisions

1. Each Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the marketplace, subject to the provisions of Capacity agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency nor regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

2. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

3. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the routes

pimuksen liitteessä määrättyillä reiteillä.

specified in the Annex to this Agreement.

9 artikla

Article 9

Hinnoittelu

Pricing

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

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be decided by each Designated Airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;

b) suojatakseen kuluttajia kohtuuttoman korkeilta tai rajoitavilta hinnoilta, jotka perustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön; ja

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

c) lentoyhtiöiden suojaamiseksi keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen.

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

2. Kumpikaan osapuoli ei voi vaatia toisen osapuolen lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille niitä hintoja, jotka peritään sen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Jos osapuolella on syy uskoa, että kumman tahansa osapuolen lentoyhtiö osallistuu tämän artiklan 1 a, 1 b tai 1 c kohdassa kuvattuihin käytäntöihin, se voi vaatia hintojen ilmoittamista sekä lisätietoja asian ratkaisemiseksi.

2. Neither Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of Prices to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Party. In the case that one Party has reason to believe that an Airline of either Party is involved in the practices described in paragraph 1a, 1b, or 1c of this Article, it can require the notification or the filing of the Prices, as well as additional information in order to solve the case.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa ryhtyä yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen hinnan käyttöönoton tai jatkamisen, jota (i) kumman tahansa osapuolen lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii osapuolten alueiden välisestä kansainvälisestä lentoliikenteestä tai (ii) osapuolen lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii toisen osapuolen alueen ja toisen maan alueen välisestä kansainvälisestä lentoliikenteestä.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by (i) an Airline of either Party for International Air Services between the territories of the Parties, or (ii) an Airline of one Party for International Air Services between the Territory of the other Party and any other country.

4. Jos osapuoli katsoo, että jokin hinta on artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden

4. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of the Article, it shall

vastainen, se pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen 17 artiklan (Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu) ja 18 artiklan (Sopimuksen muuttaminen) mukaisesti ja ilmoittaa toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Neuvottelut pidetään viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta, ja osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kummankin osapuolen on parhaansa mukaan pyrittävä panemaan tämä sopimus täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, hinta tulee voimaan tai pysyy voimassa.

10 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Osapuolen nimetyt lentoyhtiöt saavat:

a. perustaa toisen osapuolen alueelle siellä voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti toimistoja lentoliikenteen ja sen oheis- ja lisäpalvelujen markkinointia ja myyntiä varten (mukaan lukien oikeus myydä ja luovuttaa sekä omia että toisen lentoyhtiön lippuja ja/tai lentorahtikirjoja) sekä muita lentoliikenteen harjoittamiseen tarvittavia palveluja;

b. myydä toisen osapuolen alueella lentoliikennepalveluja ja oheis- ja lisäpalveluja suoraan tai harkintansa mukaan asiamiehensä ja/tai muiden lentoyhtiöiden välityksellä;

2. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien maahantuloa, oleskelua ja työskentelyä koskevien lakien ja määräysten mukaisesti lentoliikenteen harjoittamisessa sekä oheis- ja lisäpalvelujen tarjoamisessa tarvittavaa johtavaa, kaupallista, operatiivista ja teknistä henkilökuntaa.

request consultations in conformity with Articles 17 (Consultation and Settlements of Disputes) and Article 18 (Amendment) of this Agreement and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Price shall take effect or continue to be in effect.

Article 10

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed:

a) to establish in the Territory of the other Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, offices for the promotion and sale of Air Services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of Air Services;

b) in the Territory of the other Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of Air Services and ancillary or supplemental services;

2. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Party.

3. Henkilöstövaatimukset voidaan nimetyn lentoyhtiön niin halutessa toteuttaa oman henkilökunnan voimin tai käyttää muun organisaation, yrityksen tai lentoyhtiön palveluja, joka toimii toisen osapuolen alueella ja on valtuutettu harjoittamaan näitä palveluja siellä.

4. Lentokoneen vaihdokset (Change of gauge)

a. Nimetty lentoyhtiö voi millä tahansa määrättyjen reittien osuudella tai osuuksilla harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä ilman, että käytettävien ilma-alusten tyyppin tai lukumäärän muutoksia on rajoitettu missään paikassa reitillä, mikäli kuljetus tällaisesta paikasta edelleen jatkuu lentoyhtiön nimenneen osapuoleen alueelta, ja alueelle sisään tulevilla lennoilla kuljetus lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueelle jatkaa kuljetusta määräpaikasta edelleen olevasta paikasta.

b. Nimetty lentoyhtiö voi käyttää ilma-aluksen vaihtoon perustuvassa toiminnassa omaa kalustoaan ja, jollei osapuolten sovellettavasta lainsäädännöstä muuta johdu, vuokrattua kalustoa, ja voi toimia kaupallisissa järjestelyissä ja/tai yhteisissä markkinointijärjestelyissä muiden lentoyhtiöiden kanssa.

c. Nimetty lentoyhtiö voi käyttää ilma-aluksen vaihdon sisältävillä reittiosuuksilla samoja tai eri lennon numeroita.

11 artikla

Varojen siirto

1. Nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus muuntaa liikenteen harjoittamisen yhteydessä syntyneitä tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä maahansa. Siirto tehdään vapaasti vaihdettavassa valuutassa.

2. Tulojen muunnot ja siirrot sallitaan rajoituksetta sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun lentoyhtiö suorittaa valuutanvaihdon valtuutetun toimijan kanssa, eikä niihin saa pankin tällai-

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party, authorized to perform such services in the Territory of that Party.

4. Change of Gauge

a. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

b. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to applicable legislation in each Party, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

c. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

Article 11

Transfer of Funds

1. Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, the revenues generated in connection with the carriage of traffic. The above-mentioned transfer shall be made in freely convertible currencies.

2. The conversions and remittance of such revenues shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions on the day on which

sista muunnoista ja siirroista normaalisti perimiä maksuja lukuun ottamatta liittyä muita maksuja.

3. Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa.

12 artikla

Käyttömaksut

1. Niiden käyttömaksujen, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset tai 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 kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavan lentoyhtiön saatavissa maksujen määrämishetkellä.

2. Toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylittä, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuvat asianmukaisten lentoasema-, ympäristönsuojelu-, lennonvarmistus- ja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tuottamisesta ja ylläpidosta lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä. Näihin täysiin kustannuksiin voi kuulua kohtuullinen kokonaispääoman tuotto poistojen jälkeen. Laitteet ja palvelut, joiden käytöstä maksuja peritään, on tuotettava ja ylläpidettävä tehokkaasti ja taloudellisesti.

3. Maksuja voidaan vaatia maksettavaksi paikallisessa valuutassa.

13 artikla

the Airline completes the exchange transaction with the authorized entity, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. The designated airlines of the Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 12

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airlines of the other 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 Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline engaged in international air services at the time the charges are assessed.

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

3. Charges and fees may be required to be made payable in national currency.

Article 13

Lentoturvallisuus

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Neuvottelut pidetään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä edellä 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti sillä hetkellä vahvistetut normit, toiselle osapuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeelliseksi kyseisten normien noudattamiseksi. Toinen osapuoli ryhtyy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin sovitun 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 ilma-aluksen käytölle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainittujen velvoitteiden estämättä tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

4. Jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määräajaksi.

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

Flight Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other 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 Party finds that the other 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 Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other 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 Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other 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 Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.

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

perustetta.

6. Edellä olevaan 2 kohtaan viitaten silloin, kun osapuolen todetaan sovitun 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.

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.

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

7. Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other 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.

14 artikla

Ilmailun turvatoimet

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekeiden ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovail-

Article 14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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, as well as with any other agreement relating to the security of civil aviation which both Par-

tavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistaamista varten, tai muuhun osapuolia sitovaan siviili-ilmailun turvatoimia koskevaan sopimukseen.

2. Osapuolet antavat pyydettyä toisilleen kaiken tarpeellisen avun 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.

3. Osapuolet toimivat vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvatoimia koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa; osapuolet vaativat, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet niiden alueelle, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvatoimia koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että tällaisten ilma-alusten käyttäjien voidaan vaatia noudattavan tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvatoimia koskevia määräyksiä, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, ruumassa kuljettavien matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kumpikin osapuoli myös harkitsee myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen

ties adhere to.

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

3. The 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 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 their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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 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 turvatoimia 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 epäämiselle, peruuttamiselle, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet lopetetaan heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other 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 Party. When required by an emergency, a 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 Party with the security provisions of this Article.

15 artikla

Reilu kilpailu

Osapuoli ryhtyy tarvittaessa 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

Aikataulut

1. Ilmailuviranomaiset/osapuolet voivat edellyttää toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan kolmekymmentä (30) päi-

Article 15

Fair competition

Each 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 Party.

Article 16

Timetable

1. The Aeronautical Authorities/Parties may require the designated Airline(s) of the other Party to notify thirty (30) days in ad-

vää etukäteen liikenteensä suunnitellut aika-
taulut, joissa määritellään vuorotiheys, ilma-
alustyyppi, kokoonpano sekä matkustajille
tarjottavien istuinpaikkojen määrä.

2. Nimetty lentoyhtiö voi toimittaa pyynnön
lentojen lisäämisestä toisen osapuolen
ilmailuviranomaisille hyväksyttäväksi.

17 artikla

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

1. Läheisen yhteistyön hengessä kumman
tahansa osapuolen ilmailuviranomaiset voivat
milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän
sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta,
soveltamisesta ja sen määräysten tyydyttä-
västä noudattamisesta. Neuvottelut aloitetaan
kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä
päivästä, kun pyyntö on vastaanotettu, ellei
ilmailuviranomaisten välillä ole muuta sovit-
tu.

2. Jos erimielisyyttä ei voida ratkaista neu-
votteluin, se voidaan kumman tahansa osa-
puolen pyynnöstä antaa välittäjän tai sovittel-
lautakunnan ratkaistavaksi. Tällaista välit-
täjää tai lautakuntaa voidaan käyttää välityk-
seen, erimielisyyden asioiden toteamiseen
tai oikeuskeinon tai ratkaisun suosittami-
seen.

3. Osapuolet sopivat etukäteen välittäjän tai
lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan
pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä
välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen
ehdoista. Ne harkitsevat tarvittaessa myös til-
apäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi
sekä sellaisten osapuolten osallistumismah-
dollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan
vaikuttaa. Tässä yhteydessä on pidettävä
mielessä yksinkertaisen, joustavan ja nopean
menettelyn tavoite ja tarve.

4. Välittäjä tai lautakunnan jäsenet voidaan
nimetä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön
(ICAO) ylläpitämästä pätevien asiantuntijoiden
luettelosta. Asiantuntija tai asiantuntijat

vance, the timetable of its intended services,
specifying the frequency, type of aircraft,
configuration and number of seats to be made
available to the public.

2. Request for permission to operate addi-
tional flights can be submitted by the Desig-
nated Airline(s) for approval to the Aeronau-
tical Authorities of the other Party.

Article 17

Consultations and Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation the Aer-
onautical Authorities of either Party may at
any time request consultations related to the
implementation, interpretation, application
and satisfactory compliance with the provi-
sions 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, un-
less otherwise agreed between the Aeronauti-
cal Authorities.

2. Any dispute which cannot be resolved
by consultations may, at the request of either
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 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 possi-
bility for the participation of any Party that
may be directly affected by the dispute, bear-
ing in mind the objective and need for a sim-
ple, 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 ex-

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 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. Osapuolet tekevät vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja panakseen 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.

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

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

18 artikla

Sopimuksen muuttaminen

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toi-

perts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the 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 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 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 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.

Article 18

Amendments

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the

sen osapuolen kanssa. Neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi määräajan pidentämisestä. Neuvotteluissa sovitut muutokset hyväksytään kummankin osapuolen oikeudellisia menettelyjä noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelyjä on noudatettu.

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, pelkästään 10 artiklaa (Kaupallinen toiminta) tai sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin viranomaisten välillä sovitaan osapuolten kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti.

19 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos kummankin osapuolen osalta tulee voimaan monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus, sen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 17 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

20 artikla

Irtisanominen

1. Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus toimitetaan samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

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 määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanot-

other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the 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 Article 10 (Commercial Activities) or to the Annex may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Parties and shall become effective as agreed between them subject to the national laws and regulations of the Parties.

Article 19

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 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 20

Termination

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

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, notice shall be deemed to

taneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

21 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

22 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Buenos Airesissa 27 päivänä maaliskuuta 2018 kahtena espanjan, englannin, suomen ja ruotsinkielisenä alkuperäiskappaleena, kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset. Jos tulkinnassa syntyy eroja, englanninkielinen teksti on ratkaiseva.

Timo Soini

Suomen tasavallan puolesta

Jorge Faurie

Argentiinan tasavallan puolesta

have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization

Article 21

Registration with ICAO

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

Article 22

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the 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.

Done in Buenos Aires on the 27th of March in two originals in Spanish, English, Finnish and Swedish languages all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

Timo Soini

For the Republic of Finland

Jorge Faurie

For the Argentine Republic

LIITE

**sopimukseen lentoliikenteestä Suomen tasavallan ja
Argentiinan tasavallan välillä**

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

<u>Määräpaikan takana olevat paikat</u>	<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Määräpaikasta edelleen olevat paikat</u>
Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Argentiinan tasavallassa	Mikä tahansa paikka

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

<u>Määräpaikan takana olevat paikat</u>	<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Määräpaikasta edelleen olevat paikat</u>
Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Argentiinan tasavallassa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

Osapuolten ilmailuviranomaiset sopivat keskenään viidennen vapauden liikenneoikeuksista.

ANNEX

To the Air Services Agreement between the Republic of Finland and the Argentine Republic

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

<u>Points behind</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any	Any in Finland	Any	Any in the Argentine Republic	Any

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

<u>Points behind</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any	Any in the Argentine Republic	Any	Any in Finland	Any

Fifth freedom traffic rights shall be agreed between Aeronautical Authorities of both Parties.