

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Uuden-Seelannin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta. Sopimus on laaja-alaisin niistä lentoliikennesopimuksista, joita Suomi on tehnyt. Sopimuksen mukaisesti maiden välinen lentoliikenne olisi täysin vapaata eli määrällisiä rajoituksia tai reittirajoituksia ei ole kummankaan maan lentoyhtiöille.

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	4
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	5
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	5
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	8
3 VOIMAANTULO.....	8
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	8
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	8
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	9
LAKIEHDOTUS.....	13
lentoliikenteestä Uuden-Seelannin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	13
SOPIMUSTEKSTI.....	14
LIITE.....	37
ANNEX.....	38

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Uuden-Seelannin välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä, eikä säännöllistä suoraa lentoliikennettä Uuteen-Seelantiin ole ollut.

Uuden-Seelannin pohjoissaarella Aucklandin lentoasema, nimeltään Mangeren lentoasema, on Mangeressa, Aucklandin keskustan läheisyydessä sijaitseva Uuden-Seelannin suurin lentoasema. Lentoaseman kautta kulki vuonna 2010 yli 13 miljoonaa matkustajaa. Lentokenttää ylläpitää Auckland International Airport Limited. Uuden-Seelannin pääkaupungin, Wellingtonin, lentoasema on Uuden-Seelannin kolmanneksi suurin. Vuonna 2008 kentän kautta kulki 5 021 000 matkustajaa. Lentoyhtiöitä, jotka operoivat kentällä, ovat Air New Zealand, Virgin Blue, Jetstar Airways.

Suomi ja Uusi-Seelanti parafoivat 9 päivänä joulukuuta 2013 Durbanissa, Etelä-Afrikassa pidettyjen kahdenvälisen lentoliikenneneuvottelujen päätteeksi maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin Leipzigin 21 päivänä toukokuuta 2014. Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Uuden-Seelannin 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 sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Komissio on hyväksynyt Suomen ja Uuden-Seelannin välisen neuvottelutuloksen 20 päivänä tammikuuta 2014. Sopimus sisältää

sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-5, 7-10, 11, 14-21 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa Suomen ja Uuden-Seelannin 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 ilman, että sopimukseen sisältyy minkäänlaisia reittejä ja kohteita koskevia rajoituksia. 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 Uuden-Seelannin välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia. Pitkästä maantieteellisestä etäisyydestä johtuen sopimuksen ei arvioida johtavan suoriin lentoreitteihin maiden välillä, vaan mahdollistavan erityisesti lentoyhtiöiden ns. codeshare-yhteistyön.

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 Uusi-Seelanti neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Durbanissa, Etelä-Afrikassa 9 päivänä joulukuuta 2013, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 20 päivänä tammikuuta 2014. Sopimus allekirjoitettiin Leipzigissa 21 päivänä toukokuuta 2014.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä sekä Liikenteen turvallisuusvirastolta ja lentoliikennepolitiikan neuvottelukunnan jäsenenä olevilta organisaatioilta. Lausunnoissa todettiin, että sopimus vapauttaa markkinoita. Lausunnonantajat suhtautuivat

HE 81/2016 vp

myönteisesti sopimuksen hyväksymiseen ja voimaansaattamiseen. Lausunnot on kaikki otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Finnair Oyj piti ilmailusopimusta tervetulleena. Finnair katsoo sopimuksen edistävän kansainvälisen lentoliikenteen vapauttamista.

Kuluttajaliitto ry:llä ei ollut huomautettavaa kuluttajien asemaan vaikuttavaan sopimuksen hinnoittelua koskevaan 8 artiklaan. Muilta osin Kuluttajaliitto ei lausunut esityksestä.

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry:llä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto piti esitystä asianmukaisena. Viraston näkemykset on otettu huomioon hallituksen esityksessä jo valmisteluvaiheessa, joten virastolla ei ollut muuta lausuttavaa.

Oikeusministeriö sekä ulkoasiainministeriö esittivät lausunnoissaan esitysteknisiä huomioita, jotka on kaikki otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Puolustusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Sisäministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan huomioita vero- ja tullivapauksia koskevien sopimusartiklojen yksityiskohtaisiin perusteluihin. Täydennysehdotukset on huomioitu jatkovalmistelussa.

Ympäristöministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota ilmailusopimuksen vaikutuksiin lentomelun haittavaikutusten hallinnassa ja katsoi, että sopimus ei tule muuttamaan melun haittavaikutusten hallinnan osalta nykyistä tilannetta, joten se puoltaa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista.

YKSITYSKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Uusi-Seelanti toteavat muun muassa tahtovansa edistää lentoyhtiöiden vapaata kilpailua ja lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palveluntarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista. Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a-alakohta 6 artiklan 7 kohta ja 10 artikla ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 8 artikla, sekä 12 artiklan 8 kohta ja 13 artiklan 3 ja 4 kohdat perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

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

2 artikla. Oikeuksien myöntäminen. Artiklassa määrätään 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 kohta on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Artiklassa ei rajoiteta lentoyhtiöiden omistusta. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovittuun liikenteeseen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain 6 luvussa (864/2014).

4 artikla. *Luvan peruuttaminen.* Artiklan mukaan osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöintilupaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen on osapuolilla oikeus luvan peruuttamiseen. Artiklan 1 a kohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. 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 lentoliikenteessä kyseisen maan alueella, läpikulkuliikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

6 artikla. *Vapautus verosta, tulleista ja muista maksuista.* Artikla sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero- tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä ICAO:n mallin mukaisesti. EU-mallilausekkeen mukaisesti 7 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Uuden-Seelannin nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella sijaitsevan paikan tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä.

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

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolet voivat edellyttää, että lentoyhtiöt esittävät ennen lentojen aloittamista liikenneohjelmansa, aikataulunsa sekä käytettävät lentokonetyypit toisen osapuolen viranomaiselle tiedoksi. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä ilmoitukset viipymättä.

8 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.

9 artikla. *Lentoyhtiön edustus ja myynti.* 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.

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

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

Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja.

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

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

13 artikla. *Ilmailun turvaaminen.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa viitataan kansainvälisiin ilmailun turvaamista koskeviin sopimuksiin, joihin molemmat osapuolet ovat liittyneet ja määrätään menettelyistä ilmailun turvallisuuden takaamiseksi ja turvallisuuspuutteisiin puuttumiseksi. Artiklan kohdat 3 ja 4 ovat EU-suosituslausekkeen mukaiset.

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

15 artikla. *Oikeudenmukainen kilpailu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan sopimuspuolten on varmistettava, että kilpailunvastaiset käytännöt, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan, ovat syrjimättömiä, de jure sopimuspuolen kilpailulakien alaisia. Suomessa asiaa koskevat kansalliset säännökset ovat kilpailulaissa (948/2011). Kilpailulain 3 §:n mukaan, kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan myös Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

16 artikla. *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artik-

lassa määrätään menettelystä neuvotteluja tai niiden epäonnistuessa välittäjää tai sovittelulautakuntaa käytettäessä.

Artiklan 8 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan.

17 artikla. *Muutokset.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla sopimusta muutetaan ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

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

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

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

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

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

3 Voimaantulo

Sopimuksen 21 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 päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu. 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 omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille. Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Sopimukseen sitoutuminen, edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Lisäksi perustuslakivaliokunta on antanut lausunnon (PeVL 7/2012 vp) koskien hallituksen esitystä eduskunnalle Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, jonka mukaan eduskunnan suostumus on tarpeellinen ko. lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevaan pöytäkirjaan. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina.

Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Uuden-Seelannin 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 1794/2006) sekä poikkeamien ilmoittamisesta (EU) N:o 598/2014. Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, jäljempänä maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määräyksistä 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 5-6 artikla, 8 artiklan 1 kohta, osittain 9 artikla, 10 artikla, 11 artiklan 1 kohta, 12 artikla, 13 artikla, 14 artikla sekä 15 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

HE 81/2016 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 ilmailulain 66-67 §:ssä. Ilmailulain 1 § mukaan Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia ilmailulain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä.

Sopimuksen 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 Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-alueisiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatkalla olevien matkustajien, matkatarvaiden 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 ilmailulain 6 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 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 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty mm. arvonlisäverolailalla sekä tullilainsäädännössä. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Ilmailulain 66 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan mukaan nimetty lentoyhtiö päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden ja kaupallisten näkökohtien perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 66 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 8 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 9 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artikla koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 koskevat perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin. Kohdat 3 ja 4 eivät sisällä lainsäädännönalaa kuuluvia määräyksiä. Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 12 artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 13 artikla sisältää määräykset ilmailun turvaamisen osalta, Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

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

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

Sopimuksen 16 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. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan 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 ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Sopimuksen liitettä voidaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaan 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 sopimus-suhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen tek-

HE 81/2016 vp

nisiä 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 liite sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä, markkinointiyhteistyöstä sekä edellytykset järjestelyihin osallistuvien lentoyhtiöiden asiaankuuluvista liikennöintioikeuksista ja vaatimukset täyttävistä tiedottamisesta ja ilmoittautumismenettelyistä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 17 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. Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti hyväksyä tavallisen lain säätämisyhteisössä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Uuden-Seelannin hallituksen välillä Leipzigissä 21 päivänä toukokuuta 2014 tehdyn sopimuksen.

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

Laki

lentoliikenteestä Uuden-Seelannin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Uuden-Seelannin hallituksen välillä Leipzigissä 21 päivänä toukokuuta 2014 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

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

Helsingissä 19 päivänä toukokuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA UUDEN-SEELANNIN
HALLITUKSEN VÄLILLÄ LENTOLII-
KENTEESTÄ**

**AIR SERVICES AGREEMENT BE-
TWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND AND THE
GOVERNMENT OF NEW ZEALAND**

Suomen tasavallan hallitus ja Uuden-
Seelannin hallitus (jäljempänä sopimuspuo-
let),

The Government of the Republic of Finland
and the Government of New Zealand (here-
inafter referred to as the "Contracting Par-
ties");

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

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

panevat merkille Euroopan yhteisön ja Uu-
den-Seelannin välisen tiettyjä lentoliikenteen
näkökohtia koskevan 21. kesäkuuta 2006
päivätyt sopimuksen,

Noting the AGREEMENT between the Eu-
ropean Community and New Zealand on cer-
tain aspects of air services on 21 June 2006;

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

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

HALUAVAT edistää kansainvälistä ilmailu-
järjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden
kilpailuun markkinoilla ja jossa hallitusten
väliintulo ja sääntely on mahdollisimman vä-
häistä,

DESIRING to promote an international avia-
tion system based on competition among air-
lines in the marketplace with minimum gov-
ernment interference and regulation;

HALUAVAT helpottaa kansainvälisten len-
toliikennemahdollisuuksien laajenemista,

DESIRING to facilitate the expansion of in-
ternational air service opportunities;

HALUAVAT varmistaa kansainvälisen len-
toliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja tur-
vatason sekä ilmaisevat vakavan huolensa
ilma-alusten turvallisuuteen kohdistuvista
toimista ja uhkista, jotka voivat vaarantaa
henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden,
vaikuttaa epäsuotuisasti lentoliikenteen toi-
mintaan ja heikentää yleisön luottamusta si-
viili-ilmailun turvallisuuteen,

DESIRING to ensure the highest degree of
safety and security in international air ser-
vices and reaffirming their grave concern
about acts or threats against the security of
aircraft, which jeopardize the safety of per-
sons or property, adversely affect the opera-
tion of air services and undermine public
confidence in the safety of civil aviation;

HALUAVAT antaa lentoyhtiöille mahdolli-
suuden tarjota matkustavalle ja kuljettavalle
yleisölle erilaisia palveluvaihtoehtoja ja kan-

DESIRING to make it possible for airlines to
offer the travelling and shipping public a va-
riety of service options and wishing to en-

nustaa yksittäisiä lentoyhtiöitä kehittämään ja toteuttamaan innovatiivista ja kilpailukykyistä hinnoittelua,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa käytettävä termi:

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Uuden-Seelannin osalta siviili-ilmailusta vastaavaa ministeriä ja muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan näiden 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 sopimuspuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kappaleen mukaisesti, ja kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat kyseisenä aikana voimassa molempien sopimuspuolten 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 kansainväliseen lentokuljetukseen mahdollisesti liittyvä pintakuljetus, sekä tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot;

courage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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

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

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

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

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

6. termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys, kuitenkin niin, että Uuden-Seelannin osalta termi "alue" ei sisällä Tokelautaa; ja

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

2 artikla

Oikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat oikeudet, jotka koskevat viimeksi mainitun sopimuspuolen alueelle sijoittautuneiden lentoyhtiöiden harjoittamaa kansainvälistä lentoliikennettä:

a. oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli

b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle 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 määrätyillä reitillä sopimuspuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määriteltävä tämän artiklan 1 kappaleessa, laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

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 except that in the case of New Zealand the term "territory" shall exclude Tokelau; and

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.

Article 2

Grant of Rights

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

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

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

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

HE 81/2016 vp

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

a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaankin suuntaan tai molempiin suuntiin,

b. yhdistää eri lennon numeroita yhteen ilma-aluksen lentoon,

c. liikennöidä reiteillä lähtöpaikan takana olevien paikkojen, välillä olevien paikkojen ja määräpaikasta edelleen olevien paikkojen sekä sopimuspuolten alueilla olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa

d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,

e. siirtää missä tahansa reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksesta mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa,

f. liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana olevaan paikkaan joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa ja tarjota yleisölle tällaista kauttakululiikennettä,

g. tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen sopimuspuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella,

h. kuljettaa kauttakululiikennettä toisen sopimuspuolen alueen läpi, ja

i. yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin,

ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä,

4. Mikä tahansa nimetty lentoyhtiö voi millä tahansa edellä tarkoitettujen reittien osuudella tai osuuksilla harjoittaa kansainvälistä len-

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

d. Omit stops at any point or points;

e. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

f. Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

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

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

i. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement,

4. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any

HE 81/2016 vp

toliikennettä ilman, että käytettävien ilma-alusten tyyppin tai lukumäärän muutoksia on rajoitettu missään paikassa reitillä.

3 artikla

Nimeäminen ja lupien antaminen

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä lentoyhtiö tai lentoyhtiöitä hoitamaan soveltuvaa liikennettä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmentävä, missä laajuudessa lentoyhtiöllä on lupa harjoittaa tässä sopimuksessa määrättyä ilmakuljetusta.

2. Kun toinen sopimuspuoli 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 määritellyt nimeämisen yhteydessä;

b) Uuden-Seelannin nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) sen päätoimipaikka ja rekisteröintipaikka on Uudessa-Seelannissa, ja

(ii) Uusi-Seelanti harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa;

c) nimetty lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin,

limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

Article 3

Designation and Authorisation

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

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

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

(i) it is established in the territory of Finland under the European Union 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 New Zealand:

(i) it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand, and

(ii) New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the designated airline is qualified to meet

sääntöihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita hakemuksen käsittelevä sopimuspuoli normaalisti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

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

4 artikla

Lupien peruuttaminen

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) se 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 määritelty nimeämisen yhteydessä;

b) Uuden-Seelannin nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) sen päätoimipaikka ja rekisteröintipaikka eivät ole Uudessa-Seelannissa eikä sillä ole Uuden-Seelannin lainsäädännön mukaista toimilupaa; tai

(ii) Uusi-Seelanti ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

c) lentoyhtiö on laiminlyönyt tämän sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien,

the conditions prescribed under the laws, rules and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

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

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the European Union 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;

b) in the case of an airline designated by New Zealand:

(i) it does not have its principal place of business and place of incorporation in New Zealand and is not licensed in accordance with the applicable law of New Zealand; or

(ii) New Zealand is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) that airline has failed to comply with the laws, rules and regulations referred to in Ar-

sääntöjen ja määräysten noudattamisen.

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

5 artikla

Lakien, sääntöjen ja määräysten soveltaminen

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

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

3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallante-koja, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan.

4. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa antaa

ticle 5 of this Agreement.

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

Article 5

Application of Laws, Rules and Regulations

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

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

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

4. Neither Contracting Party shall give pref-

omalle lentoyhtiölleen tai millekään muulle lentoyhtiölle etusijaa toisen sopimuspuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen 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 sopimuspuolen alueelle edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden osalta tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta suoritettun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapaita myös seuraavat tavarat:

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

b) kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten toisen sopimuspuolen alueelle tuodut varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) toisen sopimuspuolen alueelle tuodut ja siellä hankittavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään

reference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

2. For the designated airlines of either Contracting Party, 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 the other Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service;

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

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of the other Contracting Party for use in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of

lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuodaan toisen sopimuspuolen alueelle.

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

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisen antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahat ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

6. Tässä artiklassa määrätyt poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen sopimuspuolen nimetty lentoyhtiö on sopinut tämän artiklan 1 ja 2 kappaleessa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen sopimuspuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen sopimuspuoli on myöntänyt samantyyppiset vapautukset.

7. Mikään tämän sopimuksen kohta ei saa estää sopimuspuolia määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Suomen osalta Uuden-Seelannin nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella tai jonkin toisen

the journey performed over the territory of that other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

d) airline documents, such as tickets and air waybills, intended for use by a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

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

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

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent the Contracting Parties from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory in the case of Finland for use in an aircraft of a designated airline of New Zealand that operates between a point in the territory of Finland and another point in the ter-

Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä, ja Uuden-Seelannin osalta Suomen nimeämässä lentoyhtiössä, joka liikennöi kahden Uudessa-Seelannissa sijaitsevan paikan välillä.

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

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

2. Kummankin sopimuspuolen on sallittava, että nimetyt lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella.

3. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön käyttämien ilmalusten tyyppiä tai tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä tulli-, teknisistä, toiminnallisista tai ympäristösyistä. Välttämättömät rajoitukset on toteutettava yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

4. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa asettaa toisen sopimuspuolen nimetyille lentoyhtiöille etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esittää muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

5. Kumpikin sopimuspuoli voi vaatia toisen sopimuspuolen nimettyjä lentoyhtiöitä ilmoittamaan viranomaiselle liikenneohjelmastaan sekä yksittäisistä lennoistaan tai lento-toimintasuunnitelmastaan. Ilmoitusvaatimuksesta aiheutuva hallinnollinen työ on minimoitava, ja asianomaisen ilmailuviranomaisen on käsiteltävä kaikki ilmoitukset viipymättä.

territory of Finland or in the territory of another European Union Member State and in the case of New Zealand on a designated airline of Finland that operates between two points within New Zealand.

Article 7

Capacity provisions

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

2. Each Contracting 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.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

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

8 artikla

Hinnoittelu

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

a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

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

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

2. Jollei tässä artiklassa toisin määrätä, kumpikaan sopimuspuoli ei saa ryhtyä yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen hinnan käyttöönoton tai jatkamisen, jota kumman tahansa sopimuspuolen nimetty lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii kansainvälisestä lentokuljetuksesta.

3. Jos sopimuspuoli uskoo, että toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisestä lentokuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, sen on pyydettävä neuvotteluja ja ilmoitettava toiselle sopimuspuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Nämä neuvottelut on pidettävä viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Sopimuspuolten on yhteistyössä varmistettava, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos sopimuspuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kummankin sopimuspuolen on parhaansa mukaan pyrittävä panemaan tämä sopimus täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, aiempi hinta pysyy voimassa.

Article 8

Pricing

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

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

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

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

3. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

9 artikla

Lentoyhtiön edustus ja myynti

1. Sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyntoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

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

3. Sopimuspuolen on annettava toisen sopimuspuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeus pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot on sallittava sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

10 artikla

Maahuolinta

Kullakin nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus tarjota omia maahuolintapalvelujaan toisen sopimuspuolen alueella tai ulkoistaa nämä palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osittain mille tahansa näiden palvelujen valtuutetulle tarjoajalle. Jos lait ja määräykset, joita sovelletaan maahuolintaan sopi-

Article 9

Airline Representation and Sales

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

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

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

Article 10

Ground handling

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and

muspuolen alueella, estävät tai rajoittavat omahuolintaa tai maahuolintapalvelujen ulkoistamista, jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä.

11 artikla

Käyttömaksut

1. Sopimuspuolten on kannustettava lentoasemapalvelujen, lentoasemien ympäristöpalvelujen, lennonvarmistuspalvelujen ja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta vastaavia perimään maksuja sillä perusteella, että ne:

(a) ovat kohtuullisia, syrjimättömiä ja tasapuolisia;

(b) peritään vain lentoyhtiön käyttämistä palveluista; ja

(c) saavat vastata, mutta eivät ylittää, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuvat käytettyjen palvelujen tarjoamisesta.

2. Maksujen korotukset ja uudet maksut tulisi ottaa käyttöön vain toimivaltaisten viranomaisten ja sopimuspuolten lentoyhtiöiden välisten riittävien neuvottelujen jälkeen. Käyttäjille tulisi ilmoittaa kohtuullisessa ajassa etukäteen ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista. Sopimuspuolten on myös kannustettava vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan arvion saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta, perusteista ja jakamisesta tämän artiklan periaatteiden mukaisesti.

12 artikla

Turvallisuus

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa pyytää

regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either self-handling or the freedom to contract out ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 11

User Charges

1. Each Party shall encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the basis that they:

(a) are reasonable, non-discriminatory and equitable;

(b) are only levied on airlines for facilities or services used; and

(c) may reflect but should not exceed the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the facilities used.

2. Increased or new charges should only follow adequate consultation between the competent charging authorities and the airlines of each Contracting Party. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made. The Parties shall also encourage the exchange of such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of, justification for and apportionment of the charges in accordance with the principles of this Article.

Article 12

Safety

1. Each Contracting Party may request con-

neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen sopimuspuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lento-toiminnan osalta. Tällaiset neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli sopimuspuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen sopimuspuoli ei tehokkaasti ylläpidä edellä 1 kappaleessa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle sopimuspuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeellisiksi normien noudattamiseksi. Toisen sopimuspuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin sovitun määräajan kuluessa.

3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti sovitaan lisäksi, että sopimuspuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän sopimuspuolen alueella suorittaa tarkastuksen (tässä artiklassa "asematasotarkastus") missä tahansa toisen sopimuspuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi sopimuspuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä ilma-aluksen käytölle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista huolimatta 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. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aiheutta:

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

(b) vakavaan huoleen siitä, että sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa

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

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

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

4. If any such ramp inspections or series of ramp inspections give rise to:

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

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pur-

ja hallinnoinnissa on puutteita,

tarkastuksen tekevän sopimuspuolen on, yleissopimuksen 33 artiklan tarkoitusta varten, voitava vapaasti tehdä johtopäätös, että vaatimukset, joiden perusteella kyseisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai hyväksytty, tai vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativammat.

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

6. Toimenpide, johon sopimuspuoli on ryhtynyt tämän artiklan 4 kappaleen mukaisesti, on keskeytettävä heti kun tälle toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

7. Edellä olevaan 2 kappaleeseen viitaten silloin, kun sopimuspuolen 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.

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

13 artikla

Ilmailun turvaaminen

suant to the Convention;

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

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

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

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

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

Article 13

Aviation Security

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä sopimuspuolten 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 väkivalta-tekosten ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, tai muuhun monenkeskiseen, sopimuspuolia sitovaan siviili-ilmailun turvatoimia koskevaan sopimukseen.

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

3. Sopimuspuolten on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa. Sopimuspuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joi-

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, 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 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the parties.

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their

den päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on sopimuspuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

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

5. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä ryhtyä molemminpuolisiin hallinnollisiin järjestelyihin, joiden avulla sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voisivat itse arvioida toisen sopimuspuolen alueella ilma-alusten käyttäjien turvatoimia niiden lentojen osalta, jotka suuntautuvat pyynnön esittäneen sopimuspuolen alueelle.

6. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on avus-

principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the European Union Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Party making such a request.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitat-

tettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

7. Kummankin sopimuspuolen on ryhdyttävä käytännössä mahdollisiksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että toisen sopimuspuolen ilma-alus, johon kohdistuu laitton haltuunotto tai muita laittomia tekoja ja joka laskeutuu sopimuspuolen alueelle, pidetään maassa, ellei sen lähtö ole välttämätöntä ihmishenkien suojaamisen vuoksi. Mahdollisuuksien mukaan tällaisiin toimenpiteisiin ryhdytään keskinäisten neuvottelujen perusteella.

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

14 artikla

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien sopimuspuolten nimettyjen lentoyhtiöiden ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta sopimuspuol-

ing communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Whenever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

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

Article 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in

ten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja lentorahtipalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

15 artikla

Reilu kilpailu

Kummankin sopimuspuolen on varmistettava, että kilpailunvastaiset käytännöt, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan, ovat syrjimättömästi, de jure sopimuspuolen kilpailulakien alaisia.

16 artikla

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

1. Tästä sopimuksesta syntyvä erimielisyys, jota ei saada ratkaistua virallisten neuvottelujen ensimmäisellä kierroksella, voidaan sopimuspuolten sopimuksella saattaa tietyn henkilön tai elimen ratkaistavaksi. Jos sopimuspuolet eivät pääse tästä sopimukseen, erimielisyys on sopimuspuolen pyynnöstä saatettava välimiesmenettelyyn alla kuvattujen menettelyjen mukaisesti.

third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

Fair competition

Each Contracting Party shall ensure that anti-competitive practices that adversely affect the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party are subject to the competition laws of the Contracting Party on a non-discriminatory de jure basis.

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Välimiesmenettelyn toteuttaa kolmijäseninen välimiesoikeus, joka muodostetaan seuraavasti:

(a) Molemmat sopimuspuolet nimeävät yhden välimiehen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta. Kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa kahden välimiehen nimeämisestä he nimeävät yhteisestä sopimuksesta kolmannen välimiehen, joka toimii välimiesoikeuden puheenjohtajana;

(b) Jos sopimuspuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä tämän kappaleen (a) kohdan mukaisesti, sopimuspuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarvittavan välimiehen tai välimiehet kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa. Jos Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajalla on sama kansalaisuus kuin sopimuspuolella, välimiehen tai välimiehet nimeää neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

3. Ellei toisin sovita, välimiesoikeuden on määriteltävä toimivaltansa rajat tämän sopimuksen mukaisesti ja vahvistettava oma työjärjestyksensä. Välimiesoikeus voi muodostamisensa jälkeen suositella väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä ennen välimiesoikeuden lopullista päätöstä. Välimiesoikeuden ohjeiden mukaisesti tai sopimuspuolen pyynnöstä on järjestettävä kokous viimeistään viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty, sen määrittelemiseksi, mitä asioita välimiesmenettely tarkalleen koskee ja mitä erityisiä menettelyjä on noudatettava.

4. Ellei toisin sovita tai välimiesoikeus toisin määrää, sopimuspuolten on toimitettava muistiot neljänkymmenenviiden (45) päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty. Vastaukset on toimitettava seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Välimiesoikeus järjestää kuulemisen sopimuspuolen pyynnöstä tai omasta aloitteestaan viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun vastaukset on toimitettava.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall, by agreement, appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

5. Välimiesoikeuden on pyrittävä antamaan päätös kirjallisena kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa kuulemisen päättymisestä, tai jos kuulemista ei ole pidetty, molempien vastausten toimittamisen jälkeen. Välimiesoikeuden päätökset tehdään sen jäsenten äänen enemmistöllä.

6. Sopimuspuolet voivat toimittaa päätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä viidentoista (15) päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisesta pyynnöstä.

7. Sopimuspuolten on, kansallisen lainsäädäntönsä puitteissa, varmistettava välimiesoikeuden päätöksen tai tuomion täysimääräinen vaikutus.

8. Sopimuspuolten on jaettava tasapuolisesti välimiesoikeuden kustannukset, mukaan luettuina välimiesten palkkiot ja kustannukset. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajalle tämän artiklan 2b kappaleessa tarkoitettujen menettelyjen johdosta aiheutuneita kustannuksia pidetään välimiesoikeuden kustannuksina.

17 artikla

Muutokset

1. Tätä sopimusta voidaan muuttaa sopimuspuolten kirjallisella sopimuksella.

2. Sovitut muutokset tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun sopimuspuolet ovat kirjallisesti ilmoittaneet toisilleen, että niiden muutoksen tai tarkistuksen voimaantuloa koskevat vaatimukset on täytetty.

18 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin so-

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the ICAO Council in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 17

Amendments

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

2. Any amendments so agreed shall enter into force on the first day of the second month after the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met

Article 18

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of

pimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

19 artikla

Sopimuksen irtisanominen

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

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

20 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

21 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suo-

both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 19

Termination

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

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

Article 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Entry into force

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

HE 81/2016 vp

ritettu.

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

Tehty Helsingissä kuuta 201
kahtena alkuperäisenä kappaleena englannin kielellä.

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Uuden-Seelannin hallituksen puolesta

this Agreement have been completed.

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

Done at on
201 in two original copies in the English language.

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of New Zealand

LIITE

SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA
UUDEN-SEELANNIN HALLITUKSEN VÄLILLÄ TEHTYYN SOPIMUKSEEN LENTO-
LIIKENTEESTÄ

1. Reitit, joita Uuden-Seelannin nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat edelleen</u>
Mikä tahansa paikka Uudessa-Seelannissa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat edelleen</u>
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Uudessa-Seelannissa	Mikä tahansa paikka

3. Harjoittaessaan tai tarjotessaan liikennettä määrätyillä reiteillä sopimuspuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövaraukseen ja yhteisten reittitunnusten käyttöön:

a) kumman tahansa sopimuspuolen alueelle sijoittautuneen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa, tai

b) kolmannen osapuolen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa. Jos kyseinen kolmas osapuoli ei anna lupaa näihin verrattaviin järjestelyihin tai salli niitä toisen sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ja muiden lentoyhtiöiden välillä liikennöitäessä tähän kolmanteen maahan, sieltä pois tai sen kautta, sopimuspuolilla on oikeus olla hyväksymättä tällaisia järjestelyjä.

Edellä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla lentoyhtiöillä 1) on asiaankuuluvat liikennöintioikeudet, ja ne 2) täyttävät tällaisiin järjestelyihin sovellettavat vaatimukset asiakkaille tiedottamisesta ja ilmoittamismenettelyistä.

4. Kummankin sopimuspuolen nimetty lentoyhtiö voi harjoittaessaan tai tarjotessaan kansainvälistä lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla käyttää miltä tahansa yhtiöltä, mukaan lukien muut lentoyhtiöt, vuokrattua ilma-alusta (tai ilma-alusta ja miehistöä) edellyttäen, että kaikilla järjestelyssä mukana olevilla on tarkoituksenmukaiset valtuudet ja ne täyttävät näihin järjestelyihin sovellettavat vaatimukset.

ANNEX

TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

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

<u>Points of origin</u> Any points in New Zealand	<u>Intermediate points</u> Any points	<u>Points of Destination</u> Any points in Finland	<u>Points beyond</u> Any points
--	--	---	------------------------------------

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

<u>Points of origin</u> Any points in Finland	<u>Intermediate points</u> Any points	<u>Points of Destination</u> Any points in New Zealand	<u>Points beyond</u> Any points
--	--	---	------------------------------------

3. In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

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

The above provisions are, however, subject to the condition that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate traffic rights and 2) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

4. The designated airlines of each Contracting Party may, in operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.