

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan ja Sri Lankan 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 Sri Lankan välillä.

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

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla.

Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	9
3 VOIMAANTULO.....	9
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	9
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	9
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	10
LAKIEHDOTUS	13
Laki lentoliikenteestä Sri Lankan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	13
SOPIMUSTEKSTI	14
LIITE	39
ANNEX	41

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Säännöllistä suoraa lentoliikennettä Suomen ja Sri Lankan välillä ei tällä hetkellä ole. Suomen ja Sri Lankan välillä harjoitetaan code share -liikennettä. Turismi Sri Lankalle on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Vuonna 2016 turistien määrä saavutti 2 miljoonan matkustajan rajapyykin vuosittaisen kasvun ollessa 14 prosenttia. Vapaa-ajan matkustus Länsi- ja Keski-Euroopasta muodostaa suurimman ryhmän Sri Lankan turismista (643 000 vuotuista matkustajaa), Etelä- ja Itä-Aasian tullessa hienoisesti perässä (513 000 ja 425 000 vuotuista matkustajaa). Valtaosa eurooppalaisista matkailijoista tulee Iso-Britanniasta, Ranskasta ja Saksasta.

Sri Lankalla on kaksi kansainvälistä lentoasemaa Bandaranaike ja Mattala Rajapaksa, joista saaren eteläosassa sijaitseva Mattala on uudempi. Bandaranaiken lentoasema sijaitsee Colombossa, Sri Lankan suurimmassa kaupungissa. Bandaraike on yksi tärkeimmistä vaihtolentoasemista Etelä-Aasiassa ja sieltä operoidaan suoria lentoja Aasiaan, Eurooppaan, USA:han, Oseaniaan ja Lähi-itään yli 35 eri yhtiön toimesta. Vuonna 2015 lentoasemaa käytti yhteensä 8,5 miljoonaa matkustajaa, joista transitmatkustajia oli 1,2 miljoonaa. Yhteensä Sri Lankalla on 30 lentopaikkaa, joista puolet on maalentopaikkoja ja puolet vesilentopaikkoja.

Sri Lankan kansallinen lentoyhtiö on vuodesta 1979 toiminut SriLankan Airlines, jolla on säännöllistä lentoliikennettä 101 kohteeseen 47 eri maahan. SriLankan kuuluu samaan One World -allianssiin kuin suomalainen lentoyhtiö Finnair. Allianssiyhteistyön johdosta turismi Euroopasta Sri Lankaan on kasvanut viime vuosina keskimäärin 6-8 prosenttia vuosittain. Tärkeimpiä Sri Lankaan liikennöiviä yhtiöitä ovat Sri Lankanin lisäksi AirAsia, Emirates, Qatar Airways ja eurooppalainen Air France KLM.

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 tarkoitettut, 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. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-7, 12, 14-24 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.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Liikenneoikeuksien myöntäminen koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja niiden voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Liikenneoikeudet kuuluvat valtion suvereniteetin piiriin, eikä niiden myöntämistä voida pitää merkitykseltään vähäisenä. Näin ollen kyse on tavanomaisesta valtiosopimuksesta, jonka hyväksymisestä päättää tasavallan presidentti PL 93.1 §:n nojalla.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimus on Suomen lentoliikennepolitiikan tavoitteiden mukaisesti liberaali sopimus.

Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmannen maahan.

4 Esityksen vaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on

elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Sri Lankan välillä. Lentoliikenteen

Suomen ja Sri Lanka välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

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

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

5 Asian valmistelu

Suomi ja Sri Lanka neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Durbanissa 12 päivänä joulukuuta 2013, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen yhteydessä.

Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti Suomen ja Sri Lankan välisen neuvottelutuloksen 17 päivänä joulukuuta 2013.

Lentoliikennesopimus allekirjoitettiin Colombossa 6 päivänä lokakuuta 2016.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä sekä Liikenteen turvallisuusvirastolta ja lentoliikenneverkostolta.

Finnair Oyj kannatti hallituksen esitystä ja esitti täsmennystä esityksen suomenkieliseen kieliversioon. Suomenkielistä sopimustekstiä on täsmennetty esityksen mukaisesti.

Keskuskauppakamari suhtautui positiivisesti hallituksen esitykseen ja pitää sopimusta elinkeinoelämän edun mukaisena.

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

Ulkoasianministeriö esitysluonnos vastaa hyvin kansainvälisten velvoitteiden hyväksymistä koskeville hallituksen esityksille nykyisen perustuslain mukaan asetettavia vaatimuksia. Ministeriö esitti lausunnossaan esitysteknisiä huomioita, jotka on kaikki otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

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

Oikeusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Muilla lentoliikenneverkoston jäsenillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Sri Lanka toteavat muun muassa tahtovansa edistää lentoyhtiöiden vapaata kilpailua ja lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palveluntarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista. Sopimuksen artikloista 4 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 5 artiklan 1 kohdan a-alakohta ja 14 artikla ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 11 artikla perustuu EU-suosituslausekkeeseen.

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

2 artikla. *Chicagon yleissopimuksen soveltaminen.* Artiklassa viitataan kansainvälisen lentoliikenteen yleissopimuksen soveltamiseen, johon molemmat osapuolet ovat sitoutuneet.

3 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.

4 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. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovittu liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain 6 luvussa (864/2014).

5 artikla. *Liikennöintilupien epääminen tai peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi.* Artiklan mukaan osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöintilupaa, jos 4 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt soveltuviin 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.

6 artikla. *Reilu kilpailu.* Artiklassa kielletään markkina-aseman väärinkäyttö ja lentoyhtiöiden kilpailua vääristävät valtiontuet. 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.

ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten on annettava lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoittamiseen. Lentoyhtiöillä on oikeus määritellä lentoliikenteen tiheys ja kapasiteetti markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Artiklan 4 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.

7 artikla. Hinnoittelu. Artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Osapuolella on oikeus pyytää lentoyhtiötä ilmoittamaan hintansa ilmailuviranomaiselle tiedoksi.

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

9 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.

10 artikla. Lentoturvallisuus. ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään toimista, joihin toinen osapuoli voi ryhtyä havaittuaan turvallisuuspuutteen tai muuten tarvetta neuvotella turvallisuusmääräyksistä toisen osapuolen kanssa. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa.

11 artikla. Määräystenmukaisuuden valvonta. EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 7 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimenmynyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio.

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

13 artikla. Vuokrausjärjestelyt. Artiklassa määrätään nimettyjen lentoyhtiöiden oikeudesta vuorausjärjestelyihin. Osapuolilla on oikeus vaatia vuokrausjärjestelyjä hyväksyttäväkseen. Vuokrausjärjestelyistä säädetään EU:n lentoliikenneasetuksessa.

14 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.

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

16 artikla. *Lentoyhtiön edustus ja myynti.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lentoliikennepalveluja ilman rajoituksia sekä, toisen osapuolen lainsäädännön mukaisesti, oikeudesta hankkia toimistoja ja henkilökuntaa.

17 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 sekä kannustettava näitä maksujen kohtuullisuuden selvittämiseksi tarpeellisten tietojen vaihtoon. Sopimuksen 21 artiklan mukaisessa erimielisyyksien ratkaisumenettelyssä ei saa katsoa osapuolen rikkoneen 17 artiklaa, jos se ei ole jättänyt ottamatta tutkittavaksi toisen osapuolen tekemää valitusta kohtuullisessa ajassa tai jos se ei ole asiaa tutkittuaan muuttanut artiklan vastaista maksua tai käytäntöä.

18 artikla. *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään lentoyhtiöiden oikeudesta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa pintakuljetusta.

19 artikla. *Ympäristönsuojelu.* Artiklassa viitataan molempia osapuolia sitoviin ympäristönsuojelua koskeviin ICAO-standardeihin.

20 artikla. *Neuvottelut.* Artiklassa määrätään osapuolten mahdollisuudesta pyytää neuvotteluita sopimuksen soveltamisesta, täytäntöönpanosta ja muuttamisesta määrääjässä.

21 artikla. *Erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklassa 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 joko on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan. Osapuolet vastaavat oman nimeämänsä välimiehen kustannuksista. Muut kulut jaetaan tasan osapuolten kesken.

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

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

24 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 täyttämisestä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohdana 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. Lausunnon mukaan eduskunnan suostumus on tarpeellinen ko. lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevaan pöytäkirjaan. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät. Suomen ja Sri Lankan välisen lentoliikenneso-

pimuksen 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, 4 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 5 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 6-10 artikla, osittain 15-16 artikla, 14 artikla, 17 artikla 1 ja 2 kohta sekä 18 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). Toimivallanjaosta huolimatta, kuten edellä on todettu, eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan näkemyksen (PeVL 7/2012 vp) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta.

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

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

Sopimuksen 2 artikla sisältää viittauksen Chicagon yleissopimukseen (11/1949). Sopimuksen määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 3 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. 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 4–5 artiklat liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 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. Artiklan määräyksistä säädetään lisäksi 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 7 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 turvatuun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 8 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa.

Sopimuksen 8 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. arvonlisäverolaila sekä tullilainsäädännössä. Tullit kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan ja tullittomuuksista määrätään neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009 yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta.

Sopimuksen 9 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 10 artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 6 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 11 artikla koskee määräystenmukaisuuden valvontaa. Määräyksenmukaisuuden valvonnasta säädetään EASA-asetuksessa. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 13 artikla koskee vuokrausta. Vuokraustoiminnasta säädetään lentoliikenneasetuksessa. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artikla koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 16 artikla sisältää sijoittautumis-oikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 17 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 ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 19 artikla koskee ympäristönsuojelua. Asiasta säädetään melunhallinta-asetuksessa (EU) N:o 598/2014 ja EASA-asetuksessa. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 21 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jos-sain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nyky-aikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Sri Lankan demokraattisen sosialistisen tasavallan hallituksen välillä Colombossa 6 päivänä lokakuuta 2016 tehdyn sopimuksen.

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

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Sri Lankan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Sri Lankan demokraattisen sosialistisen tasavallan hallituksen välillä Colombossa 6 päivänä lokakuuta tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

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

Helsingissä 1 päivänä kesäkuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

**SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA SRI LANKAN DE-
MOKRAATTISEN SOSIALISTISEN TA-
SAVALLAN VÄLILLÄ LENTOLIIKEN-
TEESTÄ**

**AGREEMENT BETWEEN THE GOV-
ERNMENT OF THE REPUBLIC OF FIN-
LAND AND THE GOVERNMENT OF
THE DEMOCRATIC SOCIALIST RE-
PUBLIC OF SRI LANKA CONCERNING
AIR SERVICES**

Suomen tasavallan hallitus ("Suomi") ja Sri Lankan demokraattisen sosialistisen tasavallan hallitus ("Sri Lanka")(jäljempänä "osapuolet"), jotka

The Government of Republic of Finland ("Finland") and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka ("Sri Lanka") (hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattujen kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen ja kauttakulusta kansainvälisessä lentoliikenteessä tehdyn sopimuksen osapuolia,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

haluavat tehdä mainittua yleissopimusta täydentävän uuden sopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan lentoliikenneyhteysalueiden välille ja niiltä edelleen,

Desiring to conclude a new agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 ARTIKLA

ARTICLE 1

Määritelmät

Definitions

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

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

(a) "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien (i) kaikki molempien osapuolten ratifioimat 94 artiklan mukaisesti hyväksytyt muutokset; ja (ii) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat voimassa molempien osapuolten osalta;

(a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment adopted under Article 94 which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment to an Annex adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Ilmailuhallintoa ja Sri Lankan

(b) the term "aeronautical authority" means in the case of the Finland, the Civil Aviation

osalta siviili-ilmailusta vastaavaa ministeriä ja molempien osalta muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tai samankaltaisia tehtäviä;

(c) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa tämän sopimuksen 4 artiklan (Nimeäminen ja lupien antaminen) mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

(d) "alue" valtion osalta tarkoittaa sille Chicagon yleissopimuksen 2 artiklassa annettua merkitystä;

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

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

(g) "käyttömaksu" tarkoittaa toimivaltaisen viranomaisen lentoyhtiöltä perimää tai peritäväksi sallimaa maksua lentoasema-alueen tai -laitteiden, lennonvarmistuslaitteiden (mukaan lukien ylilennoilla käytettävät laitteet) tai niihin liittyvien ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen tarjoamisesta ilma-alusten, niiden miehistön, matkustajien ja rahdin käyttöön;

(h) "lentotoimintalupa" tarkoittaa lentoyhtiölle myönnettyä asiakirjaa, jolla vahvistetaan, että kyseisellä lentoyhtiöllä on ammatilliset edellytykset ja organisaatio toimintaluvasssa mainitussa lentotoiminnassa käytettävien ilma-alusten turvalliseen käyttöön;

(i) "Euroopan Unionin jäsenvaltio" tarkoittaa valtiota, joka on tai tulee olemaan Euroopan Unionin perussopimusten osapuoli;

(j) Viittausten Suomen lentoyhtiöihin katsotaan viittaavan Suomen nimeämiin lento-

Authority and in the case of Sri Lanka, the Minister in charge of the subject of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

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

(f) the term "this Agreement" means this Agreement and its Annex, as well as any amendments to this Agreement and its Annex;

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(i) the term "EU Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the EU Treaties;

(j) References to airlines of Finland shall be understood as referring to airlines desig-

yhtiöihin;

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

2 ARTIKLA

Chicagon yleissopimuksen soveltaminen

Chicagon yleissopimuksen kansainvälistä lentoliikennettä koskevia määräyksiä sovelletaan tähän sopimukseen.

3 ARTIKLA

Oikeuksien myöntäminen

(1) Osapuolet myöntävät toisilleen seuraavat oikeudet, jotka koskevat niiden harjoittamaa kansainvälistä lentoliikennettä:

a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli; ja

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

(2) Osapuolet myöntävät toisilleen jäljempänä tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteenä olevan taulukon asianomaisessa kohdassa määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja "määräytyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovitua liikennettä määrättyllä reitillä osapuolten nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus, tämän artiklan 1 kohdassa määriteltyjen oikeuksiensa lisäksi, laskeutua toisen osapuolen alueelle tämän sopimuksen taulukossa asianomaista reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen matkustajia ja rahtia, mukaan lukien posti.

(3) Tämän artiklan 2 kohdan määräysten ei

nated by Finland.

(k) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

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

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

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed 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 or airlines 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 Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article

katsota oikeuttavan osapuolen yhtä tai useampaa nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia tai rahtia, mukaan lukien posti, kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

(4) Mikäli osapuolen nimetty lentoyhtiö ei aseellisen selkkauksen, poliittisten häiriöiden tai tapahtumien tai erityisten ja epätavallisten olosuhteiden vuoksi kykene harjoittamaan liikennettä normaalilla reitillään, toinen osapuoli tekee parhaansa helpottaakseen sellaisen liikenteen jatkumista tarkoituksenmukaisesti, tilapäisin reittien uudelleenjärjestelyin.

4 ARTIKLA

Nimeäminen ja lupien antaminen

(1) Osapuolilla on oikeus nimetä yksi tai useampi lentoyhtiö hoitamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeämisistä ilmoitetaan toiselle osapuolelle kirjallisesti.

(2) Saatuaan tällaisen ilmoituksen ja nimeäytyn lentoyhtiön määrämuotoiset ja määrätyllä tavalla toimitetut hakemukset liikennöintilupien ja teknisten lupien saamiseksi, osapuoli myöntää 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 liikennelupa; ja

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on sel-

shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.

(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 EU Treaties and has a valid operating license in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronauti-

västi määritelty nimeämisen yhteydessä;

(iii) lentoyhtiö on Euroopan Unionin jäsenvaltion tai Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltion ja/tai niiden kansalaisten suoraan omistama tai enemmistöomistuksessa tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa; ja

b) Sri Lankan nimeämän lentoyhtiön osalta;

(i) yhtiö on sijoittautunut Sri Lankan valtion alueelle, ja sillä on Sri Lankan lainsäädännön mukainen toimilupa; ja

(ii) Sri Lankan ilmailuviranomainen harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; ja

(iii) lentoyhtiö on Sri Lankan ja/tai sen kansalaisten suoraan omistama tai enemmistöomistuksessa tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa; ja

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

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

5 ARTIKLA

Liikennöintilupien epääminen tai peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi

(1) Osapuoli voi evätä toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöintiluvan tai tekniset luvat tai peruuttaa ne kokonaan tai määräajaksi tai rajoittaa niitä, jos:

(a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:
(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Suomen alu-

cal authority is clearly identified in the designation; and

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

(b) in the case of an airline designated by Sri Lanka:

(i) it is established in the territory of Sri Lanka and is licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; and

(ii) the Sri Lankan aeronautical authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Sri Lanka and/or by nationals of Sri Lanka; and

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

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

ARTICLE 5

Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorisations

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

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

(i) it is not established in the territory of

eelle 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; tai

(iii) lentoyhtiö ei ole Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltion ja/tai niiden kansalaisten suoraan omistama tai enemmistöomistuksessa tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa; tai

iv) lentoyhtiöllä on jo liikennöintilupa Sri Lankan ja jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion kahdenvälisen sopimuksen nojalla, ja käyttämällä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy jokin paikka kyseisessä toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, se kiertäisi mainitussa toisessa sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksiin kohdistuvia rajoituksia; tai

(v) nimetyllä lentoyhtiöllä on sellaisen Euroopan unionin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa, jonka kanssa Sri Lankalla ei ole kahdenvälistä sopimusta lentoliikenteestä, ja kyseinen Euroopan unionin jäsenvaltio on evännyt liikenneoikeuksia Sri Lankalta; ja

(b) Sri Lankan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Sri Lankan valtion alueelle tai sillä ei ole Sri Lankan lainsäädännön mukaista toimilupaa; tai

(ii) Sri Lankan ilmailuviranomainen ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

(iii) lentoyhtiö ei ole Sri Lankan ja/tai sen kansalaisten suoraan omistama tai enemmistöomistuksessa tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa; tai

(c) lentoyhtiö on laiminlyönyt nämä oikeudet myöntäneen osapuolen normaalisti ja

Finland under the EU Treaties or does not have a valid operating license in accordance with European Union law; or

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

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

(iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another EU Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

(v) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral air services agreement and that EU Member State has denied traffic rights to Sri Lanka;

(b) Where, in the case of an airline designated by Sri Lanka:

(i) it is not established in the territory of Sri Lanka or is not licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; or

(ii) the Sri Lankan aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Sri Lanka and/or by nationals of Sri Lanka; or

(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally

kohtuudella soveltamien lakien tai määräysten noudattamisen; tai

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

(e) toinen osapuoli ei ole ryhtynyt asianmukaisiin toimenpiteisiin turvallisuuden parantamiseksi tämän sopimuksen 10 artiklan (Turvallisuus) 2 kohdan mukaisesti; tai

(f) tämän sopimuksen 10 artiklan (Turvallisuus) 6 kohdan mukaisesti; tai

(g) osapuoli on todennut, että tämän sopimuksen 6 artiklan (Reilu kilpailu) määräyksiä ei noudateta eikä tämän sopimuksen 6 artiklan (Reilu kilpailu) 9 kohdan mukaisissa neuvotteluissa ole saavutettu tyydyttävää ratkaisua.

(2) Ellei tämän artiklan 1 kohdassa mainittu luvan peruuttaminen tai ehtojen asettaminen ole välittömästi tarpeen lakien tai määräysten rikkomisen lopettamiseksi, tätä oikeutta voidaan käyttää vasta, kun toisen osapuolen kanssa on neuvoteltu.

(3) Osapuoli, joka käyttää tämän artiklan 1 kohdan mukaisia oikeuksia, ilmoittaa toiselle osapuolelle kirjallisesti niin pian kuin mahdollista sen nimeämän lentoyhtiön liikennöintiluvan tai teknisen luvan epäämisen, keskeyttämisen tai rajoittamisen syyt.

(4) Käyttäessään tämän artiklan 1 kohdan mukaisia oikeuksia osapuolet eivät syrji lentoyhtiöitä kansallisuuden perusteella.

(5) Tämän artiklan määräykset eivät rajoita osapuolten oikeuksia peruuttaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöintilupa tai tekniset luvat kokonaan tai määräajaksi tai rajoittaa niitä tämän sopimuksen 9 artik-

and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or

(f) in accordance with paragraph (6) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or

(g) where it has been determined by a Contracting Party that the provisions of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement are not being complied with and the consultations under paragraph 9 of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement have not achieved a satisfactory resolution.

(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 or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify the other Contracting Party in writing as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission of an airline designated by it.

(4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.

(5) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party in accordance

lan (Turvallisuus) määräysten mukaisesti.

with the provisions of Article 9 (Security) of this Agreement.

6 ARTIKLA

ARTICLE 6

Reilu kilpailu

Fair Competition

(1) Molempien osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on yhtäläiset ja tasavertaiset mahdollisuudet kilpailla sovitun liikenteen harjoittamisessa määrätyillä reiteillä.

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Osapuolet antavat nimettyjen lentoyhtiöiden määritellä niiden tarjoaman kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin määrätyillä reiteillä sovitun liikenteen mukaisesti. Tämän oikeuden mukaisesti osapuolet eivät yksipuolisesti rajoita liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä tulli-, teknisistä, toiminnallisista tai ympäristösyistä yhtäläisin ehdoin Chicagon yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines 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 Chicago Convention.

(3) Osapuolet eivät aseta toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esitä muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

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

(4) Osapuolet eivät vaadi toisen osapuolen lentoyhtiötä ilmoittamaan aikataulujaan tai lentotoimintasuunnitelmiaan hyväksyttäväksi, ellei se ole syrjimättömin perustein välttämätöntä tämän artiklan 2 kohdassa mainittujen yhtäläisten ehtojen soveltamiseksi. Jos osapuoli vaatii ilmoittamista tiedoksi, se huolehtii siitä, että ilmoitusvaatimuksista ja -menettelyistä aiheutuu toisen osapuolen lentoliikenneasiamiehille ja nimetyille lentoyhtiöille mahdollisimman vähän hallinnollisia rasitteita.

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

(5) Osapuolet eivät anna nimetyn lentoyhtiönsä tai lentoyhtiöidensä joko muun lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa yhdessä tai erikseen väärinkäyttää markkina-asemaansa

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a

tavalla, joka tosiasiallisesti, todennäköisesti tai tarkoituksellisesti vakavasti heikentää kilpailijaa tai sulkee kilpailijan reitiltä.

(6) Osapuolet eivät anna tai salli valtiontukea nimeämälleen lentoyhtiölle tai lentoyhtiöille siten, että se vaikuttaisi kielteisesti toisen osapuolen lentoyhtiöiden oikeudenmukaiseen ja yhtäläiseen mahdollisuuteen kilpailla kansainvälisen lentokuljetuksen tarjoamisessa.

(7) Valtiontuki tarkoittaa valtion tai valtion nimeämän tai valvoman julkisen tai yksityisen laitoksen tuen antamista syrjivin perustein nimetylle lentoyhtiölle suoraan tai epäsuorasti. Siihen voi rajoituksetta kuulua esimerkiksi toiminnasta aiheutuvien tappioiden kattaminen; pääomasijoitukset; avustukset, joita ei tarvitse maksaa takaisin, sekä erityisen edullisin ehdoin myönnettävät lainat; taloudellisten etujen myöntäminen luopumalla voitosta tai saatavien perimisestä; luopuminen tavanomaisesta tuotosta käytettyjen julkisten varojen osalta; verovapaudet; julkisten viranomaisten määräämien taloudellisten velvoitteiden korvaaminen; tai syrjivät mahdollisuudet käyttää lentoasema- tai polttoaineinfrastruktuuria tai muuta kohtuullista, tavanomaisessa lentoliikenteessä tarvittavaa infrastruktuuria.

(8) Jos osapuoli antaa nimetylle lentoyhtiölle valtiontukea tämän sopimuksenmukaiseen liikennöintiin, se vaatii lentoyhtiötä erottamaan tuen selkeästi kirjanpidossaan.

(9) Jos osapuoli katsoo, että sen nimetyt lentoyhtiöt ovat syrjinnän tai epäoikeudenmukaisten toimintatapojen kohteena, tai jos toisen osapuolen harkitsema tai myöntämä tuki vaikuttaisi tai vaikuttaa kielteisesti ensimmäisen osapuolen lentoyhtiöiden oikeudenmukaiseen ja yhtäläiseen mahdollisuuteen kilpailla kansainvälisessä lentokuljetuksessa, se voi pyytää neuvotteluja ja ilmoittaa toiselle osapuolelle syyt tyytymättömyyteensä. Neuvottelut pidetään viimeistään 30 päivän

way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its

kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, elleivät osapuolet toisin sovi.

dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

7 ARTIKLA

Hinnoittelu

(1) Tässä sopimuksessa "hintaa" tarkoittaa matkustajien, matkatavaran ja rahdin kuljetamisesta maksettavaa hintaa sekä hintojen ehtoja, mukaan lukien asiamiesten ja muiden lisäpalvelujen hinnat, mutta pois lukien postin kuljetuksesta maksettava korvaus ja postin kuljetusehdot.

(2) Osapuolet antavat jokaisen nimetyn lentoyhtiön vapaasti päättää lentoliikenteen hinnoista reilun kilpailun perusteella.

(3) Osapuolet voivat pyytää ilmoittamaan hinnat ilmailuviranomaisilleen vain tiedon-saantia varten.

8 ARTIKLA

Vapautus veroista, tulleista ja muista mak-suista

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet sekä ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen osapuolen alueelle kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuja veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta suoritetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapaita kansallisten

ARTICLE 7

Prices

(1) For the purposes of this Agreement the term "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail.

(2) Each Contracting Party shall allow prices for air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition.

(3) The Contracting Parties may require, for information purposes only, notification of prices to its aeronautical authorities.

ARTICLE 8

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 in accordance with national laws and regulations, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article in accordance with national laws and regulations, with the ex-

lakien ja määräysten mukaisesti myös:

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

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

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

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

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

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

ception of charges based on the cost of the service provided:

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

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

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

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

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

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

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

9 ARTIKLA

Ilmailun turvaaminen

(1) Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolet erityisesti toimivat 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 laitoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun täydentävään pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, sekä jokaisen muun ilmailun

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

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

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

turvaamista koskevan sopimuksen mukaisesti, jonka sitomia osapuolet ovat.

(2) Osapuolet antavat pyydettyä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilmailusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilmailusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

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

(4) Osapuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja Chicagon yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ovat osapuoliin sovellettavissa. Osapuolet vaativat, että niiden lentoyhtiöt ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

(5) Osapuolet suostuvat siihen, että niiden lentoyhtiöiden vaaditaan noudattavan tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan saavuttaessa tämän toisen osapuolen alueelle. Suomen alueelta lähtemisen ja siellä olemisen osalta lentoyhtiöiden vaaditaan noudattavan Euroopan unionin säännösten mukaisia turvamääräyksiä. Sri Lankan alueelta lähtemisen ja siellä olemisen osalta lentoyhtiöiden vaaditaan noudattavan siinä maassa voimassa olevien lakien mukaisia turvamääräyksiä. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia turvatoimenpiteitä.

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

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of Finland airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. For departure from, or while within, the territory of Sri Lanka, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate

menpiteitä 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, ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuviin lisääntyneisiin uhkiihin vastaamiseksi. Osapuolet suostuvat siihen, että toisen osapuolen edellyttämiä turvamääräyksiä on noudatettava ilma-aluksen lähtiessä tämän toisen osapuolen alueelta tai ollessa siellä. Osapuolet myös harkitsevat myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista, jotka koskevat tietyn uhan torjumista.

(6) Osapuoli voi ottaa käyttöön alueelleen pääsyä koskevia turvatoimia ottaen täysimääräisesti huomioon molempien osapuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen. Osapuolet ottavat mahdollisuuksien mukaan huomioon toisen osapuolen jo soveltamat turvatoimet ja sen niitä koskevat näkemykset. Osapuolet tunnustavat kuitenkin, että tämän artiklan määräyksillä ei rajoiteta osapuolen oikeutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.

(7) Osapuoli voi toteuttaa hätätoimia vastatakseen tiettyyn ilmailun turvallisuuteen liittyvään uhkaan. Tällaisista toimista on ilmoitettava välittömästi toiselle osapuolelle.

(8) Osapuolet vahvistavat, että harkitessaan turvatoimia osapuolet arvioivat mahdolliset kielteiset vaikutukset kansainväliseen lento liikenteeseen, ja ellei lainsäädäntö sitä rajoita, ottavat tällaiset tekijät huomioon määritellään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja aiheellisia kyseisten turvanäkökohtien käsittelemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tarvetta toteuttaa välittömiä liikenteen turvatoimia.

(9) Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvanormeista, joita toinen osapuoli noudattaa. Tällaiset neuvottelut pide-

security 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; and that those measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(6) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(7) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

(8) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

(9) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting

tään 30 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Jos osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan määräyksistä, osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Jos tyydyttävään tulokseen ei päästä 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määrääjäksi tai niiden rajoittamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen 15 päivän määräajan päättymistä. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän kohdan mukaisesti, keskeytetään heti, kun toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

10 ARTIKLA

Turvallisuus

(1) Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa lentomiehien, ilmailusten ja lentotoiminnan osalta. Tällaiset neuvottelut pidetään 30 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

(2) Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei jollain näistä aloista tehokkaasti ylläpidä sellaisia turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät sillä hetkellä Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, ensin mainittu osapuoli ilmoittaa toiselle osapuolelle havaintonsa ja tarpeelliseksi katsomansa toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi, ja toinen osapuoli ryhtyy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen osapuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin 15 päivän kuluessa tai mahdollisesti sovittavan pidemmän ajan kuluessa, se on peruste tämän sopimuksen 5 artiklan 1 kohdan (Liikennöintiluvan peruuttaminen) soveltamiselle.

(3) Sen estämättä mitä Chicagon yleisso-

Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any such interim action by one Contracting Party in accordance with this paragraph shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 10

Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations men-

pimuksen 33 artiklan velvoitteissa määrätään, osapuolen valtuutetut edustajat voivat tehdä osapuolen alueelle tai alueelta liikennöivälle, toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämälle tai sen puolesta vuokrasopimuksella käytettävälle ilma-alukselle sisä- ja ulkopuolisen tarkastuksen, jonka tarkoituksena on selvittää ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolo sekä ilma-aluksen ja sen varustuksen ilmeinen kunto (tässä artiklassa "asematasotarkastus"), kun ilma-alus on ensin mainitun osapuolen alueella, edellyttäen että tarkastus ei johda kohtuuttomaan viivytykseen.

(4) Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aihetta vakavaan huoleen:

(a) siitä, ettei ilma-alus tai lentotoiminta ole sillä hetkellä Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista; tai

(b) siitä, että sillä hetkellä Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa ja hallinnoinnissa on puutteita;

tarkastuksen tekävä osapuoli voi Chicagon yleissopimuksen 33 artiklan tarkoitusta varten vapaasti tehdä sen johtopäätöksen, että kyseisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistuksen tai lupien tai sen miehistön lupakirjojen myöntämis- tai hyväksymisvaatimukset tai vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa yhtenevät tai niitä vaatimavat.

(5) Jos osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden edustaja kieltää tämän artiklan 3 kohdan mukaisen asematasotarkastuksen tekemisen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden käyttämälle ilma-alukselle, toisella osapuolella on oikeus katsoa tämän artiklan 4 kohdassa mainittuun vakavaan huoleen olevan aihetta ja tehdä johtopäätökset, joihin kohdassa on viitattu.

tioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

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

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

(7) Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän artiklan 2 tai 6 kohdan mukaisesti, keskeytetään heti, kun toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

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

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

11 ARTIKLA

Viranomaisvalvonta

(1) Jos Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa jokin muu Euroopan unionin jäsenvaltio, tämän sopimuksen 10 artiklan (Turvallisuus) mukaisesti toiselle osapuolelle kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän toisen Euroopan unionin jäsenvaltion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupa.

12 ARTIKLA

Yhteiset reittitunnukset

(1) Osapuolen nimetty lentoyhtiö voi nimeävän osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti osallistua markkinointiyhteistyöjärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin:

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

(b) kolmannen osapuolen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa. Jos kyseinen

ARTICLE 11

Regulatory Control

(1) Where Finland designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 (Safety) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 12

Codeshare

(1) Any designated airline of one Contracting Party may subject to the laws and regulations of the Contracting Party designating it, enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing 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 al-

kolmas osapuoli ei anna lupaa näihin verrattaviin järjestelyihin tai salli niitä toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ja muiden lentoyhtiöiden välillä liikennöitäessä tähän kolmanteen maahan, sieltä pois tai sen kautta, osapuolilla on oikeus olla hyväksymättä tällaisia järjestelyjä.

(2) Edellä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että

(a) järjestelyihin osallistuvilla liikennöivillä lentoyhtiöillä on asianmukaiset liikenneoikeudet; ja

(b) kaikki lentoyhtiöt täyttävät järjestelyihin sovellettavat vaatimukset asiakkaille tiedottamisesta ja ilmoittamismenettelyistä.

13 ARTIKLA

Vuokraus

(1) Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä käyttäen miltä tahansa yhtiöltä, mukaan lukien muut lentoyhtiöt, vuokrattua ilma-alusta (tai ilma-alusta ja miehistöä) edellyttäen, että molempien osapuolten ilmailuviranomaiset ovat hyväksyneet tällaisen ilma-aluksen käytön.

(2) Käyttäkseen vuokrattuja ilma-aluksia tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen lentoyhtiöiden vaaditaan täyttävän osapuolten normaalisti kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen soveltamien lakien ja määräysten ehdot.

14 ARTIKLA

Maahuolinta

Jollei osapuolten lainsäädännössä ja määräyksissä toisin määrätä, mukaan lukien Suomen osalta kulloinkin voimassa oleva Euroopan unionin laki, kullakin nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus toisen osapuolen alueella hoitaa itse oma maahuolintansa ("omahuolinta") tai halutessaan oikeus valita palveluntarjoaja kilpailevien maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten jou-

low 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.

(2) The above provisions are, however, subject to the condition that:

(a) Operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and

(b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

ARTICLE 13

Leasing

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.

(2) In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the designated airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

ARTICLE 14

Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Finland European Union law in force at the time, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in

kosta. Jos tällaiset lait ja määräykset rajoittavat omahuolintaa tai estävät sen, ja jos maa-huolintapalveluja tarjoavien yritysten välillä ei ole tehokasta kilpailua, jokaista nimettyä lentoyhtiötä kohdellaan tasapuolisesti oma-huolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maa-huolintapalvelujen käytössä.

15 ARTIKLA

Tulojensiirto

Kukin nimetty lentoyhtiö voi pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin ne ylittävät paikalliset maksut. Valuutan vaihto ja siirtäminen on luvallista ilman rajoituksia sillä valuuttakurssilla, jota tulojen muuntoa ja siirtoa esitettäessä sovelletaan maksusuorituksiin, ja maksutonta, lukuun ottamatta normaaleja valuutan vaihtoon ja siirtämiseen liittyviä pankkimaksuja.

16 ARTIKLA

Lentoyhtiön edustus ja myynti

Lentoyhtiö,
(a) jonka rekisteröity kotipaikka ja päätoimipaikka ovat yhden osapuolen tai Euroopan unionin jäsenvaltion alueella; ja

(b) jolla on Euroopan unionin jäsenvaltion tai tämän osapuolen ilmailuviranomaisen myöntämä, voimassa oleva lentotoimintalupa

saa:

(i) toisen osapuolen voimassa olevien maa-hantulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti kuljettaa toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamiseen vaadittavaa johto-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa, jota lentoyhtiö pitää lentoliikennetoiminnan kannalta tarpeellisenä;

part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide 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 15

Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 16

Airline Representation and Sales

An airline which:

(a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or an EU Member State; and
(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EU Member State;

may:

(i) in accordance with the laws and regulations in force relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

(ii) käyttää toisen osapuolen alueella toimivan muun organisaation, yhtiön tai lentoyhtiön palveluja ja henkilökuntaa;

(iii) perustaa toisen osapuolen alueelle toimistoja; ja

(iv) harjoittaa toisen osapuolen alueella lentoliikenteen ja oheispalvelujen myyntiä ja myynninedistämistä joko suoraan tai lentoyhtiön nimeämän edustajan tai muun asiamiehen kautta. Lentoyhtiö saa myydä, ja kuka tahansa saa ostaa tällaisia liikenne- ja oheispalveluja paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa.

(ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;

(iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and

(iv) engage in the sale and marketing of air transportation and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

17 ARTIKLA

Käyttömaksut

(1) Osapuolen toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten toisen osapuolen lentoyhtiöiltä perimät maksut ovat oikeudenmukaisia ja kohtuullisia, eivät ole oikeudettomasti syrjiviä ja jakautuvat tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Toisen osapuolen lentoyhtiöille määrättyjen käyttömaksujen ehdot ovat kuitenkin aina vähintään yhtä edulliset kuin ne edullisimmat ehdot, jotka ovat minkä tahansa muun lentoyhtiön saatavissa maksujen määräämishetkellä.

(2) Toisen osapuolen lentoyhtiöiltä perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylittä, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuvat asianmukaisten ja kohtuullisten lentoasema-, ympäristönsuojelu- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tuottamisesta ja ylläpidosta lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä. Näihin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen kokonaispääoman tuotto. Maksulliset laitteet ja palvelut tuotetaan ja ylläpidetään tehokkaasti ja taloudellisesti.

(3) Osapuolet varmistavat parhaansa mukaan, että niiden alueella maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet käyvät

ARTICLE 17

User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

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

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging au-

palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden kanssa neuvotteluja, ja että toimivaltaiset viranomaiset tai elimet ja lentoyhtiöt vaihtavat tarpeellisia tietoja tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Osapuolet varmistavat parhaansa mukaan, että maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset ilmoittavat käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisessa ajassa etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

(4) Osapuolen ei tämän sopimuksen 21 artiklan (Erimielisyyksien sovittelu) mukaisissa erimielisyyksien sovittelumenettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei:

(a) se jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta tai teettämättä sellaisen maksun tai käytännön, josta toinen osapuoli on valittanut, riippumatonta tarkastelua; tai

(b) jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

18 ARTIKLA

Liikennemuotojen välinen kuljetus

Osapuolten lentoyhtiöt saavat käyttää lentoliikenteen yhteydessä liikennemuotojen välistä kuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat liikennemuotojen väliset kuljetuksensa tai sopia niistä esimerkiksi yhteisten reittitunnusten avulla muiden kuljetusyritysten kanssa. Tällaiset eri liikennemuotojen väliset kuljetukset voidaan tarjota kauttakulkuliikenteenä yhtenäiseen ilmakuljetuksen ja liikennemuotojen välisen kuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että matkustajia ja rahdinantajia ei harhaanjohteta tällaisen kuljetuksen suhteen.

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

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 21 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

(a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or

(b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 18

Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

19 ARTIKLA

Ympäristönsuojelu

(1) Osapuolet tukevat ympäristönsuojelun tavoitetta edistämällä ilmailun kestävää kehitystä.

(2) Ympäristötoimenpiteitä vahvistettaessa noudatetaan Chicagon yleissopimuksen liitteissä olevia Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön hyväksymiä ilmailun ympäristöstandardeja, lukuun ottamatta ilmoitettuja eroavuuksia.

20 ARTIKLA

Neuvottelut

Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta tai muuttamisesta sekä tämän sopimuksen noudattamisesta. Neuvottelut, joita voidaan käydä ilmailuviranomaisten välillä, aloitetaan 60 päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut kirjallisen pyynnön, elleivät osapuolet toisin sovi.

21 ARTIKLA

Erimielisyyksien sovittelu

(1) Jos osapuolten kesken syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolet pyrkivät ensisijaisesti ratkaisemaan sen neuvottelemalla.

(2) Mikäli osapuolet eivät saa erimielisyyttä sovittua neuvotteluteitse, ne voivat antaa sen yhteisesti sopimansa henkilön tai toimielimen ratkaistavaksi tai, osapuolen pyynnöstä, siirtää sen ratkaistavaksi kolmijäseniselle välimiesoikeudelle, joka muodostetaan seuraavasti:

(a) kumpikin osapuoli nimeää 60 päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta yhden välimiehen.

ARTICLE 19

Environmental Protection

(1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

(2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.

ARTICLE 20

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 60 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third

Kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa toisen välimiehen nimeämisestä välimiehet keskinäisellä sopimuksellaan nimeävät kolmanneksi välimieheksi kolmannen valtion kansalaisen, joka toimii välimiesoikeuden puheenjohtajana;

(b) jos nimeämistä ei ole tehty edellä määrättyjen aikarajojen kuluessa, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa tekemään tarvittavan nimeämisen 30 päivän kuluessa. Mikäli puheenjohtaja on jommankumman osapuolen valtion kansalainen, virkaiältään vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole osapuolen valtion kansalainen, suorittaa nimeämisen.

(3) Ellei tässä artiklassa jäljempänä toisin määrätä tai elleivät osapuolet toisin sovi, välimiesoikeus määrittelee toimivaltansa rajat ja päättää menettelytavoistaan. Välimiesoikeuden ohjeiden mukaisesti tai osapuolen pyynnöstä järjestetään kokous viimeistään 30 päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty, määrittelemään tarkemmin välimiesmenettelyssä käsiteltävät asiat ja noudatettavat erityismenettelyt.

(4) Elleivät osapuolet toisin sovi tai välimiesoikeus toisin määrää, osapuolet toimittavat muistiot 45 päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty. Osapuoli antaa vastauksensa 60 päivän kuluessa toisen osapuolen muistion toimittamisesta. Välimiesoikeus järjestää kuulemisen osapuolen pyynnöstä tai harkintansa mukaan 30 päivän kuluessa siitä, kun vastaukset on toimitettava.

(5) Välimiesoikeus pyrkii antamaan kirjallisen päätöksen 30 päivän kuluessa kuulemisen päättymisestä tai, jos kuulemista ei ole pidetty, 30 päivän kuluessa molempien vastausten toimittamisesta. Päätös tehdään äänen enemmistöllä.

(6) Osapuolet voivat toimittaa päätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä 15 päivän kuluessa päätöksen vastaanottamisesta, ja

State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

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

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification

selvennykset on annettava 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön toimittamisesta.

(7) Välimiesoikeuden päätös on osapuolia sitova.

(8) Kumpikin osapuoli vastaa nimeämäänsä välimiehestä aiheutuvista kustannuksista. Muut välimiesoikeudesta aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan tämän artiklan 2(b) kohdan mukaisista toimenpiteistä johtuvat kustannukset, jaetaan tasan osapuolten kesken.

22 ARTIKLA

Muutokset

Osapuolet hyväksyvät sovitut muutokset lainsäädäntönsä mukaisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

23 ARTIKLA

Sopimuksen irtisanominen

Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus, ja ilmoitus välitetään samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Sopimus lakkaa olemasta voimassa keskiyöllä (ilmoituksen vastaanotopaikassa) välittömästi ennen ensimmäistä vuosipäivää siitä, jolloin toinen osapuoli on tällaisen ilmoituksen vastaanottanut, ellei ilmoituksen peruuttamisesta ole sovittu ennen kyseisen ajanjakson loppua. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi 14 päivän kuluessa siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

tion shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 22

Amendment

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

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement and such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation

Organisation.

24 ARTIKLA

Voimaantulo

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

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty kahtena kappaleena Colombossa tänä 6 päivänä lokakuuta 2016 englannin kielellä.

Tarja Fernandez

Suomen tasavallan Sri Lankan demokraattisen sosialistisen hallituksen puolesta
tasavallan hallituksen puolesta

ARTICLE 24

Entry into Force

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

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Colombo this 6 day of October 2016 in the English Language.

For the Government of the
For the Government of Democratic
Republic of Finland Socialist Republic of Sri Lanka:

Liite

REITTITÄULUKKO

Osa 1

Suomen nimeämän lentoyhtiön tai nimeämien lentoyhtiöiden liikennöimät reitit:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Määräpaikasta edelleen olevat paikat
Paikat Suomessa	Mikä tahansa paikka tai paikat	Paikat Sri Lankassa	Mikä tahansa paikka tai paikat

Huomautuksia:

1. Välillä olevat paikat tai määräpaikasta edelleen olevat paikat voidaan jättää pois edellyttäen, että lento alkaa tai päättyy Suomen alueella.
2. Liikennettä (mukaan lukien kaikki välilaskuliikenne) voidaan ottaa välillä olevasta paikasta ja jättää Sri Lankan alueelle tai ottaa Sri Lankan alueelta ja jättää määräpaikasta edelleen olevaan paikkaan sekä päinvastoin.
3. Suomen lentoyhtiöt voivat vapaasti valita ja muuttaa välillä olevia ja määräpaikasta edelleen olevia paikkoja, ja niiden on ilmoitettava niistä toisen osapuolen ilmailuviranomaisille.

Osa 2

Sri Lankan nimeämän lentoyhtiön tai nimeämien lentoyhtiöiden liikennöimät reitit:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Määräpaikasta edelleen olevat paikat
Paikat Sri Lankassa	Mikä tahansa paikka tai paikat	Paikat Suomessa	Mikä tahansa paikka tai paikat

HUOMAUTUKSIA:

1. Välillä olevat paikat tai määräpaikasta edelleen olevat paikat voidaan jättää pois

edellyttäen, että lento alkaa tai päättyy Sri Lankan alueella.

2. Liikennettä (mukaan lukien kaikki välilaskuliikenne) voidaan ottaa välillä olevasta paikasta ja jättää Suomen alueelle tai ottaa Suomen alueelta ja jättää määräpaikasta edelleen olevaan paikkaan sekä päinvastoin.
3. Sri Lankan lentoyhtiöt voivat vapaasti valita ja muuttaa välillä olevia ja määräpaikasta edelleen olevia paikkoja, ja niiden on ilmoitettava niistä toisen osapuolen ilmailuviranomaisille.

Annex

ROUTE SCHEDULE Section 1
Routes to be operated by the designated airline or airlines of Finland :

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Finland	Any Point or Points	Points in Sri Lanka	Any Point or Points

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of Finland.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Sri Lanka or may be picked up in the territory of Sri Lanka to be set down at a point beyond, and vice versa.
3. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the Airlines of Finland and the Airlines shall notify accordingly to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sri Lanka:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Sri Lanka	Any Point or Points	Points in Finland	Any Point or Points

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Sri Lanka.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the Finland or may be picked up in the territory of Finland to be set down at a point beyond, and vice versa.
3. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the Airlines of Sri Lanka and the Airlines shall notify accordingly to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.