

## **Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle lentoliikenteestä Chilen kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Chilen välillä.

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

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

## Sisällys

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 Nykytila .....	3
2 EU:n lainsäädäntö .....	3
3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	4
4 Esityksen vaikutukset .....	4
5 Asian valmistelu .....	4
6 Riippuvuus muista esityksistä .....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	5
1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön .....	5
2 Lakiehdotuksen perustelut .....	8
3 Voimaantulo .....	8
4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys .....	8
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä .....	8
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset .....	9
4.3 Käsittelyjärjestys .....	12
<i>Lakiehdotus</i> .....	13
<i>Sopimusteksti</i> .....	14
LIITE 1 .....	38
ANNEX 1 .....	39

## **YLEISPERUSTELUT**

### **1 Nykytila**

Suomen ja Chilen välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä, eikä säännöllistä suoraa lentoliikennettä Chileen ole ollut. Suomella ei ole aikaisempaa kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Chilen kanssa.

Chilellä on seitsemän kansainvälistä ja 28 kotimaista lentoasemaa. Päälentoasema on Comodoro Arturo Merino Benítez International Airport, joka sijaitsee Santiagon länsipuolella. Chilessä on kuusi kansallista lentoyhtiötä, joilla on kansainvälistä liikennettä. Lentoyhtiö LATAM operoi suurimman osan päälentoaseman lentoliikenteestä.

Suomi ja Chile parafoivat maiden välisen lentoliikennesopimuksen 8 päivänä joulukuuta 2017 Colombossa, Sri Lankalla pidettyjen kahdenvälisten lentoliikenneneuvottelujen yhteydessä. Sopimus allekirjoitettiin Nairobissa, Keniassa 11 päivänä joulukuuta 2018.

### **2 EU:n lainsäädäntö**

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

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

Komissio on hyväksynyt Suomen ja Chilen välisen neuvottelutuloksen 15 päivänä helmikuuta 2018. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-4, 7, 9-10, 12, 14-19 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa

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

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

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

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

### **4 Esityksen vaikutukset**

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Lentoliikenteen Suomen ja Chilen 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 Chile neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Colombossa, Sri Lankalla 8 päivänä joulukuuta 2017. Sopimus parafoitiin neuvottelujen yhteydessä. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 15 päivänä helmikuuta 2018. Sopimus allekirjoitettiin Nairobissa, Keniassa 11 päivänä joulukuuta 2018.

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

## 6 Riippuvuus muista esityksistä

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnistetty lainsäädäntöhake ilmailulain (864/2014) uudistamiseksi. Hankkeeseen liittyvä arviomuistiolounnos on ollut lausuntokierroksella toukokuussa 2019.

### YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

#### 1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Chile toteavat muun muassa tahtovansa edistää kansainvälisen siviili-ilmailun kehitystä. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason.

Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohta, 3 artiklan 3 kohdan i- ja ii -alakohdat ja 7 artiklan 3 kohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 1 artiklan 17 kohta, 3 artiklan 3 kohdan iv- ja v -alakohdat, 5 artiklan 6 kohta, 6 artiklan 3 ja 4 kohdat, 11 artikla sekä 13 artiklan 7 kohta perustuvat EU-suositulausekkeisiin.

**1 artikla.** *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin. Artiklan 17 kohta perustuu EU-suositulausekkeisiin.

**2 artikla.** *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallien mukaisesti molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Artiklassa määrätään tarkemmin myös reiteistä. Artiklassa mahdollistetaan kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä.

**3 artikla.** *Nimeäminen, lupien antaminen ja peruuttaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä diplomaattitaitse lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä. Artiklan 2 kohta on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-jäsenvaltion tai liitteessä 1 mainitun muun valtion tai sen kansalaisten omistaman yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Nimetyn lentoyhtiön tulee olla nimeävän maan jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen.

Artiklan 3 kohdan mukaan Chile voi peruuttaa liikennöintiluvan tai rajoittaa sitä, jos 2 kohdassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty. 3 kohdan i- ja ii -alakohdat ovat EU-mallilausekkeen mukaisia. 3 kohdan iv- ja v -alakohdissa on estetty liikenneoikeuksien käyttö tilanteissa, joissa se ei ole Chilelle vastavuoroisesti mahdollista toisen EU-maan kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen tai sen peruuttamisen takia. Kohdat ovat EU-suositulausekkeen mukaisia.

Artiklan 4 kohta mahdollistaa Chileen sijoittautuneen lentoyhtiön harjoittamaan liikennettä Chilestä. Chile on velvollinen nimeämään lentoyhtiön ja tämän tulee olla Chilen jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen.

Artiklan 5 kohdan mukaan Suomi voi peruuttaa liikennöintiluvan tai rajoittaa sitä, jos 4 kohdassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty.

**4 artikla.** *Lakien soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella, läpikulkuliikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta. Osapuolten tulee toisen osapuolen pyynnöstä antaa kopiot niistä laeista, joihin sopimuksessa viitataan.

**5 artikla.** *Turvallisuus.* Artiklan 1 kohdassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen myöntämät luvat ja todistukset.

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

EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 6 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018), ilmailulaissa ja laissa liikenteen palveluista (320/2017).

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

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

Artiklan 3 kohdassa määrätään EU-mallilausekkeen mukaisesti, että lentoyhtiöillä on oikeus valita maahuolintapalvelun tarjoaja tai hoitaa maahuolintapalvelut itse. 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.

Artiklan 6 kohdassa määrätään, että osapuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin kumman tahansa osapuolen tai kolmannen maan lentoyhtiöiden kanssa ja käyttää yhteisiä reittitunnuksia. Lisäksi kohdassa annetaan tarkempia määräyksiä yhteistyöjärjestelyihin osallistuville lentoyhtiöille.

7 kohdassa määrätään oikeudesta käyttää vuokrattua ilma-alusta.

Artiklan kohdassa 8 määritellään eri liikennemuotojen väliset yhteydet. ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään lentoyhtiöiden ja rahtipalveluja tarjoavien yritysten oikeudesta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta ja soveltuvissa tapauksissa kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena.

**8 artikla.** *Varojen siirto.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti toisen maan lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lippuja toisessa maassa ja siirtää siitä saatuja tuloja.

**9 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 15 artiklan mukaisessa

erimielisyyksien ratkaisumenettelyssä ei katsota osapuolen rikkoneen 9 artiklaa, ellei se jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut, tai ellei se jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

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

Artiklan 4 kohdan mukaan kumpikaan osapuoli ei voi vaatia, että toisen osapuolen nimetyt lentoyhtiöt esittävät liikenneohjelmansa ja yksittäiset lentonsa tai toimintasuunnitelmansa tiedoksi, ellei se ole välttämätöntä tämän artiklan 2 kohdan täyttämiseksi. Mahdollisten ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava.

ICAO:n mallin mukaisesti artiklan 5 kohdan mukaan osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan. Suomessa kilpailunrajoituskielemistä säädetään kilpailulaissa (948/2011). Kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan kilpailulain 3 §:n mukaan myös Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

**11 artikla.** *Tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä.* Artiklassa määrätään EU-suosituseusekkeen mukaisesti mahdollisuudesta käyttää tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä.

**12 artikla.** *Tariffit.* Artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain artiklassa määrättyillä edellytyksillä.

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

**13 artikla.** *Verot, tullit ja muut maksut.* Artikla sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä ICAO:n mallin mukaisesti. EU-suosituseusekkeen mukaisesti 7 kohdassa määrätään, etteivät sopimuksen määräykset estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Chilen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella sijaitsevan paikan tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä. 8 kohdassa vastaava oikeus on annettu myös Chilelle.

**14 artikla.** *Neuvottelut ja muutokset.* Artiklassa määrätään osapuolten oikeudesta pyytää neuvotteluja sopimuksen alaan liittyvistä asioista. Lisäksi artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti menettelystä, jolla sopimusta muutetaan ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

**15 artikla.** *Riitojen ratkaiseminen.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklassa määrätään menettelystä neuvotteluja tai niiden epäonnistuessa välimesmenettelyä käytettäessä.

Artiklan 4 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on jaettava tasan.

**16 artikla.** *Irtisanominen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen irtisanomismenettelystä.

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

**18 artikla.** *Monenvälisten sopimusten ja yleissopimusten sovellettavuus.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti siitä, että maiden välistä sopimusta muutetaan vastaamaan sellaista monenvälistä sopimusta, joka tulee kumpaakin osapuolta sitovaksi.

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

**Liite I.** Liite sisältää luettelon sopimuksen 3 artiklassa tarkoitetuista muista valtioista, joita ovat Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi.

## **2 Lakiehdotuksen perustelut**

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

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

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

## **3 Voimaantulo**

Sopimuksen 19 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen voimaantulon edellyttämät perustuslailliset menettelyt on suoritettu. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten menettelyiden suorittamisesta diplomaattinooteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

Sopimus ei sisällä Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, sillä itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan ilmaisu kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

## **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). Toimivallanjaosta huolimatta eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan kannanoton (PeVL 7/2012) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

Jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Chilen välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EU) N:o 1139/2018, EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EU) N:o 391/2013), poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla ((EU) N:o 376/2014) sekä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta unionin lentoasemilla ((EU) N:o 598/2014). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, lentoasemamaksudirektiivi).

Sopimuksen määräyksistä ainakin 1 artikla, 3 artiklan 2 kohta, 3 artiklan 3 kohta, 4-6 artikla, osittain 7 artikla, 8 artikla, 9 artiklan 1 ja 2 kohdat, 10 artiklan 5 kohta, 12 artiklan 1 ja 2 kohta sekä 13 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Määräysten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin erityisesti lentoyhtiöiden tasapuolisesta kohtelusta, reilusta kilpailusta ja hinnoittelusta sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

#### **4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset**

Perustuslain (731/1999) 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys kuuluu lainsäädännön alaan, 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 tarkoitettua 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 itsekkin lainsäädännön alaan (PeVL 24/2001 vp). Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään liikenteen palveluista annetun lain 122-123 §:ssä. Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia lain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskeva sopimuksen 3 artikla liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa. Artikla kuuluu lainsäädännön alaan.

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

Sopimuksen 5 artiklan 1 kohdassa määrätään luvista sopimuksenmukaisen liikenteen harjoittamiseksi. Artiklassa määrättävistä luvista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 123-124 ja 126 §:ssä. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 5 artikla liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenne- ja viestintävirastosta, ilmailulaissa sekä laissa liikenteen palveluista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 6 artikla sisältää määräykset ilmailun turvatoimista. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevat sopimuksen 7 artiklan 1 ja 2 kohdat sisältävät sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklan 3 kohta koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklan 6 kohta puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä markkinointiyhteistyöstä.

Sopimuksen 7 artiklan 8 kohdassa määritellyt eri liikennemuotojen väliset yhteydet kuuluvat tullipalvelujen osalta lainsäädännön alaan, mutta pääosin artiklan määräyksistä sovitaan lentoliikenteen harjoittajien ja muiden palvelun tarjoajien välisillä kuljetussopimusten ehdoilla.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään toisen maan lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lippuja toisessa maassa ja siirtää siitä saatuja tuloja. Artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa. Artiklassa tarkoitetuista varojen siirrosta säädetään laissa elinkeinotulon verottamisesta (360/1968). Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1-3 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin (210/2011). Kohdat 4-5 eivät sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien toimittamisesta. Liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklan 5 kohdassa määrätään toimenpiteistä, joihin osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kilpailuasemaan. Määräyksistä säädetään kilpailulaissa. Lisäksi siltä osin kuin on kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan mukaan osapuoli voi halutessaan vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin ollen sopimuksen 12 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa.

Sopimuksen 13 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 muun muassa arvonnalisäverolaissa (1501/1993) sekä tullilainsäädännössä. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 15 artikla sisältää määräykset riitojen ratkaisemisesta sekä välimiesmenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Välimiesmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

### 4.3 Käsittelyjärjestys

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

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

*eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Chilen tasavallan hallituksen välillä Nairobissa 11 päivänä joulukuuta 2018 tehdyn sopimuksen.*

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

## **Laki**

### **lentoliikenteestä Chilen kanssa tehdystä sopimuksesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Chilen tasavallan hallituksen välillä Nairobissa 11 päivänä joulukuuta 2018 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### 2 §

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

#### 3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

Helsingissä XX päivänä XXkuuta 2019

SOPIMUS CHILEN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN JA SUOMEN  
TASAVALLAN HALLITUKSEN  
VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ

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

1 artikla

Article 1

*Määritelmät*

*Definitions*

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

For the purposes of this Agreement,  
unless otherwise stated:

1. ”ilmailuviranomaiset” tarkoittaa Chilen tasavallan osalta siviili-ilmailuviranomaista (Civil Aeronautics Board) ja Suomen tasavallan osalta siviili-ilmailuviranomaista tai molempien osalta muuta henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä;

1. the term “aeronautical authorities” means, for the Republic of Chile, the Civil Aeronautics Board and for the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

2. ”sovittu liikenne” ja ”määrätty reitti” tarkoittavat tämän sopimuksen mukaista kansainvälistä liikennettä;

2. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air services pursuant to this Agreement;

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

3. the term “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

4. "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" tarkoittavat niille yleissopimuksen 96 artiklassa annettua merkitystä;

4. the terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

5. ”ilma-aluksen vaihto” tarkoittaa, että nimetty lentoliikenteen harjoittaja liikennöi sovitussa liikenteessä siten, että määrätyn reitin osuus tai osuudet lennetään eri ilma-aluksilla;

5. the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated air carrier in such a way that one or more segments of the specified route are flown by different aircraft;

6. "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien

6. the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. kaikki molempien osapuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti; ja

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and

b. kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat kyseisenä aikana voimassa molempien osapuolten osalta;

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

7. ”tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä” tarkoittaa tietokoneistettua järjestelmää, jossa on tietoja muun muassa useamman kuin yhden lentoliikenteen harjoittajan reiteistä ja aikatauluista, vapaista paikoista ja kuljetusmaksuista, joko paikanvaraus- tai lipunkirjoitustoiminnoin tai ilman niitä, sikäli kuin tilaajat voivat käyttää joitakin tai kaikkia näistä palveluista;

8. "nimetty lentoliikenteen harjoittaja" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoliikenteen harjoittajaa;

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

10. ”hinta” ja ”tariffi” tarkoittavat maksua, jonka lentoliikenteen harjoittaja perii suoraan tai asiamiehensä välityksellä henkilöltä tai yksiköltä matkustajien (ja heidän matkatavaransa) ja rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta lentoliikenteessä, mukaan lukien:

a. hinnan saatavuutta ja sovellettavuutta koskevat ehdot; ja

b. lentoliikenteen harjoittajien tarjoamien muiden kuljetukseen liittyvien palvelujen maksut ja ehdot;

11. "varastot" tarkoittaa kulutustarvikkeita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai myytäväksi ilma-aluksessa lennon aikana, mukaan lukien matkustamopalvelutarvikkeet;

12. "alue" valtion osalta tarkoittaa käsitteelle Chicagon yleissopimuksen 2 artiklassa annettua merkitystä;

13. "käyttömaksu" tarkoittaa lentoliikenteen harjoittajilta perittävää maksua lentoasema- ja lennonvarmistuslaitteiden tai -palvelujen, ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden käytöstä;

14. ”syrjimättömyys” tarkoittaa, että kumpikaan osapuoli ei saa antaa omalle tai millekään muulle lentoliikenteen harjoittajalle etusijaa toisen osapuolen nimeämään, samankaltaisessa liikenteessä toimivaan lentoliikenteen harjoittajaan nähden;

7. the term “Computer Reservation System (CRS)” means a computerized system containing information about, inter alia, schedules, availability and fares, of more than one air carrier, with or without facilities to make reservations or issue tickets, to the extent that some or all of these services are made available to subscribers;

8. the term “designated air carrier” means an air carrier designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

9. the term “full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

10. the terms “price” and “tariff” mean any amount charged or to be charged by air carriers, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

a. the conditions governing the availability and applicability of a price; and

b. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by air carriers.

11. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

12. the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

13. the term “user charge” means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

14. The term “non-discrimination” shall mean neither Contracting Party shall give preference to its own or any other air carrier over a designated air carrier of the other Contracting Party engaged in similar air services;

15. ”EU:n jäsenvaltio” tarkoittaa Euroopan unionin jäsenvaltiota;

16. ”lentoliikenteen harjoittaja” tarkoittaa yleissopimuksen 69 artiklassa ”lentoyhtiölle” annettua merkitystä; ja

17. ”Euroopan unionin perussopimukset” tarkoittavat Euroopan unionista tehtyä sopimusta ja Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta.

2 artikla

### *Oikeuksien myöntäminen*

1. Kumpikin osapuoli myöntää toisen osapuolen nimeämille lentoyhtiöille ilman reittirajoituksia seuraavat oikeudet kansainvälisen liikenteen harjoittamiseen:

- a. oikeuden lentää laskeutumatta alueensa yli;
- b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta;
- c. oikeuden laskeutua mainitulle alueelle ottaakseen ja jättääkseen matkustajia, rahtia ja postia joko erikseen tai yhdessä harjoittaessaan kansainvälistä lentoliikennettä toisen osapuolen alueelta tai alueelle;
- d. oikeuden laskeutua alueelleen ottaakseen ja jättääkseen matkustajia, rahtia ja postia joko erikseen tai yhdessä liikennöidessään kansainvälisiä reittejä kolmansista maista tai kolmansiin maihin, sekä oikeuden ottaa ja jättää kolmansissa maissa joko erikseen tai yhdessä matkustajia, rahtia ja postia, jotka ovat tulossa toisen osapuolen alueelta tai menossa sinne sen oman alueen kautta;
- e. oikeuden ottaa kolmansiin maihin matkalla olevia matkustajia, rahtia ja postia joko erikseen tai yhdessä toisen osapuolen alueella ilman että reittiin vaaditaan sisältyvän lentoliikenteen harjoittajan nimenneen osapuolen alueella oleva paikka.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä jokainen nimetty lentoliikenteen harjoittaja voi valintansa mukaan millä tahansa tai kaikilla lennoillaan:

- a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaankin tahansa tai molempiin suuntiin;
- b. yhdistää eri lennon numeroita yhteen ilma-aluksen lentoon;

15. The term, “EU Member States” shall mean Member States of the European Union.

16. The term “air carrier” shall have the meaning assigned to “airline” in Article 96 of the Convention.

17. The term “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, without any limitations on routes, the following rights for the conduct of international air transportation by the designated air carriers of the other Contracting Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c. the right to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging passengers, cargo and mail, either separately or in combination, while operating international air traffic from or to the other Contracting Party;
- d. the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging passengers, cargo and mail, either separately or in combination, while operating international routes from or to third countries, and the right to take up and discharge passengers, cargo, and mail, either separately or in combination in third countries, coming from or bound to the territory of the other Contracting Party, through its own territory;
- e. the right to take up passengers, cargo and mail, either separately or in combination, in the territory of the other Contracting Party to third countries, without requiring that such operation comprise a point within the territory of the Contracting Party having designated the air carrier.

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

- a. Operate flights in either or both directions;
- b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;



c. liikennöidä reiteillä määräraikan takana olevien paikkojen, välillä olevien paikkojen ja määräraikasta edelleen olevien paikkojen sekä osapuolten alueilla olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä, miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa;  
d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin;  
e. siirtää missä tahansa reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseen;  
f. liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana olevaan paikkaan joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa sekä tarjota ja markkinoida yleisölle tällaista kauttakululiikennettä;  
g. tehdä välipysähdyksiä mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella;  
h. kuljettaa kauttakululiikennettä toisen osapuolen alueen läpi; ja  
i. yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin;

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

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

4. Nimetyt lentoliikenteen harjoittajat saavat harjoittaa sekä säännöllistä että ei-aikataulunmukaista liikennettä sopivaksi katsomallaan vuorotiheydellä ja ilma-aluksilla tässä sopimuksessa määrätyillä reiteillä ja määrätyin ehdoin.

5. Osapuolen nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on määrättyihin reitteihin kuuluvissa paikoissa oikeus käyttää syrjimättömästi kaikkia toisen osapuolen alueella olevia lentoväyliä, lentoasemia ja muita palveluita, kuten lentoliikenteen lähtö- ja saapumisaikoja, palvelutiskejä jne.

6. Tämän artiklan 1 a ja 1 b kohdissa määritellyt oikeudet ovat myös muilla osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla

c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;  
d. Omit stops at any point or points;  
e. Transfer traffic from any of its aircraft to any other aircraft at any point on the routes;  
f. Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;  
g. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;  
h. Carry transit traffic through the other Party's territory; and  
i. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

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

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

4. Designated air carriers may operate their services, both regular and non-regular, as frequently and with such aircraft as they may deem fit, on the routes and under the conditions specified in this agreement.

5. At points on the specified routes, the designated air carriers of one Contracting Party shall have the right to use all airways, airports and other facilities such as slots, counters, etc., in the territory of the other Contracting Party, on a non-discriminatory basis.

6. The air carriers of each Contracting Party, other than those designated under this Agreement, shall also enjoy the

kuin niillä, jotka on tämän sopimuksen mukaisesti nimetty.

7. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita osapuolen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan oikeutta ottaa toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

### 3 artikla

#### *Nimeäminen, lupien antaminen ja peruuttaminen*

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä diplomaatti teitse annettavalla kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampia lentoliikenteen harjoittajia harjoittamaan lentoliikennettä, sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

2. Saatuaan ilmoituksen Suomen tasavallan tekemästä nimeämisestä Chilen tasavalta myöntää asianmukaiset luvat käsittelyn vaatimassa vähimmäisajassa edellyttäen, että:

i. lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin säännösten mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii. lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoliikenteen harjoittajan tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä; ja

iii. nimetty lentoliikenteen harjoittaja on ja tulee olemaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten tai liitteessä 1 lueteltujen muiden valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ja koko ajan näiden valtioiden ja/tai kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa.

3. Chilen tasavalta voi evätä tai peruuttaa kokonaan tai määräajaksi Suomen tasavallan nimeämän lentoliikenteen harjoittajan luvat tai rajoittaa niiden käyttöä, jos:

rights specified in paragraphs 1.a. and 1.b. of this Article.

7. Nothing in this Article shall restrict the right of the designated air carriers of one Contracting Party from taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

### Article 3

#### *Designation, Authorization and Revocation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, in written notice transmitted through diplomatic channels, one or more air carriers to operate air services, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of a designation by the Republic of Finland, the Republic of Chile shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

i. the air carrier is established in the territory of the Republic 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 air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the air carrier is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by EU Member States and/or nationals of EU Member States, or by other states listed in Annex 1 and /or nationals of such other states, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals.

3. The Republic of Chile may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the Republic of Finland where:

i. lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai

ii. lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio ei harjoita tai ylläpidä lentoliikenteen harjoittajan tehokasta viranomaisvalvontaa, tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä; tai

iii. lentoliikenteen harjoittaja ei ole Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten tai muiden liitteessä 1 lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ja niiden tosiasiallisessa määräysvallassa; tai

iv. lentoliikenteen harjoittajalla on toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai liitteessä 1 luetellun valtion myöntämä lentotoimintalupa, ja Chilen tasavalta katsoo, että käyttämällä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan lentoliikenteen harjoittaja kiertäisi Chilen tasavallan ja kyseisen toisen valtion kahdenvälisessä sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksien rajoituksia; tai

v. lentoliikenteen harjoittajalla on toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai liitteessä 1 luetellun valtion myöntämä lentotoimintalupa, eivätkä Chilen tasavalta ja kyseinen Euroopan unionin jäsenvaltio tai muu liitteessä 1 lueteltu valtio ole tehneet kahdenvälisiä lentoliikennesopimusta, ja Chilen tasavallan nimeämältä lentoliikenteen harjoittajalta on evätty liikenneoikeudet kyseiseen valtioon.

Käyttäessään tämän kohdan mukaista oikeuttaan, Chilen tasavalta ei syrji Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia kansallisuuden perusteella.

4. Saatuaan ilmoituksen Chilen tasavallan tekemästä nimeämisestä Suomen tasavalta myöntää asianmukaiset luvat käsittelyn vaatimassa vähimmäisajassa edellyttäen, että:

i. lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut Chilen tasavaltaan; ja

i. the air carrier is not established in the territory of the Republic of 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 air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member state responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by EU Member States and and/or nationals of EU Member States, or by other states listed in Annex 1 and /or nationals of such other states; or

iv. the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by another EU Member State or a State listed in Annex 1, and the Republic of Chile considers that, by exercising traffic rights under this Agreement the air carrier would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the Republic of Chile and that other State; or

v. the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by another EU Member State or a State listed in Annex 1, and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Chile and that EU Member State or other States listed in Annex 1, and traffic rights to that State have been denied to the air carrier designated by the Republic of Chile.

In exercising its right under this paragraph, the Republic of Chile shall not discriminate between EU air carriers on the grounds of nationality.

4. On receipt of a designation by the Republic of Chile, the Republic of Finland shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

i. the air carrier is established in the Republic of Chile; and

ii. Chilen tasavalta harjoittaa ja ylläpitää lentoliikenteen harjoittajan tehokasta viranomaisvalvontaa ja vastaa sen lentotoimintaluvan myöntämisestä; ja

iii. lentoliikenteen harjoittaja on rekisteröity Chilen tasavallan alueelle ja sen päätoimipaikka on sen alueella.

5. Suomen tasavalta voi evätä tai peruuttaa kokonaan tai määräajaksi Chilen tasavallan nimeämän lentoliikenteen harjoittajan luvat tai rajoittaa niiden käyttöä, jos:

i. lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Chilen tasavaltaan; tai

ii. Chilen tasavalta ei harjoita tai ylläpidä lentoliikenteen harjoittajan tehokasta viranomaisvalvontaa tai ei vastaa sen lentotoimintaluvan myöntämisestä; tai

iii. lentoliikenteen harjoittajaa ei ole rekisteröity Chilen tasavallan alueelle tai sen päätoimipaikka ei ole sen alueella.

#### 4 artikla

##### *Lakien soveltaminen*

1. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajat noudattavat toisen osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan ja sieltä lähtiessään tämän osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten toimintaa ja liikkumista.

2. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajien matkustajat, miehistö ja rahti noudattavat tai niiden puolesta noudatetaan toisen osapuolen alueelle tultaessa, siellä ollessa tai sieltä lähtiessä sen voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät ilma-aluksessa tulevien matkustajien, miehistön, rahdin ja postin pääsyä sen alueelle tai sieltä lähtöä (mukaan lukien maahan tulo, selvitys, ilmailun turvatoimet, maahanmuutto, passit, tulli ja karanteeni tai postin osalta postisäännökset).

3. Osapuolen alueen kautta välittömällä kauttakulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu

ii. the Republic of Chile has and maintains effective regulatory control of the air carrier and is responsible for issuing its Air Operators Certificate; and

iii. The air carrier is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Republic of Chile.

5. The Republic of Finland may refuse, revoke, suspend or limit the authorization or permissions of an air carrier designated by the Republic of Chile where:

i. the air carrier is not established in the Republic of Chile; or

ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Republic of Chile or the Republic of Chile is not responsible for issuing its Air Operators Certificate; or

iii. the air carrier is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the Republic of Chile; or

#### Article 4

##### *Application of Laws*

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

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

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

väkivallantekojä ja lentokonekaappauksia vastaan.

4. Kumpikaan osapuoli ei anna millekään muulle lentoliikenteen harjoittajalle etusijaa toisen osapuolen nimeämään lentoliikenteen harjoittajaan nähden tulli-, maahanmuutto-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään soveltaessaan eikä lentoasemien, lentoväylien ja ilmailiikennepalvelujen sekä niihin liittyvän, sen hallinnassa olevan varustuksen käytössä.

5. Kummankin osapuolen on toisen osapuolen pyynnöstä toimitettava jäljennökset tässä sopimuksessa tarkoitetuista asiaankuuluvista laeista, määräyksistä ja menetelmistä.

## 5 artikla

### *Turvallisuus*

1. Osapuoli tunnustaa toisen osapuolen myöntämät tai hyväksymät, voimassa olevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja lupakirjat päteviksi tämän sopimuksen mukaisen lentoliikenteen harjoittamiseen sopimuksessa määrättyillä reiteillä edellyttäen, että todistuksia ja lupakirjoja koskevat vaatimukset ovat yhtenevät yleissopimuksen mahdollistamien vähimmäisnormien kanssa tai ylittävät ne. Osapuolet voivat kuitenkin kieltäytyä tunnustamasta toisen osapuolen sen omille kansalaisille myöntämiä tai hyväksymiä pätevyystodistuksia ja lupakirjoja päteviksi oman alueensa yllä lennettäviä lentoja varten.

2. Osapuoli voi pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, lentomiehistön, ilma-alusten ja nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien lentotoiminnan osalta. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei näillä aloilla tehokkaasti ylläpidä ja hallinnoi turvallisuusnormeja ja -vaatimuksia, jotka ovat vähintään yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, havainnot ja tarpeelliseksi katsotut toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi ilmoitetaan toiselle osapuolelle, ja toinen osapuoli ryhtyy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Osapuolet varaavat oikeuden toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other air carrier over the designated air carrier of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

## Article 5

### *Safety*

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the agreed air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own Nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated air carriers. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating

liikennöintiluvan ja teknisten lupien epäämiseen, peruuttamiseen tai rajoittamiseen siinä tapauksessa, että toinen osapuoli ei ryhdy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin kohtuullisessa ajassa.

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

4. Jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määrääjäksi.

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

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

## 6 artikla

### *Ilmailun turvatoimet*

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta

authorization or technical permission of an air carrier or air carriers designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

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

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an air carrier operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an air carrier or air carriers of the other Contracting Party.

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

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

## Article 6

### *Aviation Security*

1. In accordance 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

siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 tehtyyn rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 tehtyyn yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 tehtyyn yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä ja Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 tehtyyn pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemisestä.

2. Osapuolet antavat pyydettyä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

3. Osapuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvatoimia koskevien määräysten mukaisesti; osapuolet edellyttävät, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät ja sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on niiden alueella, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat kyseisten ilmailun turvatoimia koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että tällaisten ilma-alusten käyttäjien voidaan vaatia noudattavan edellä 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvatoimia koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan saavuttaessa tämän toisen osapuolen valtion alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelle saapumisen, sieltä lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan unionin säännösten mukaisia

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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their register, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the state territory of that other Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity

ilmailun turvamääräyksiä harjoittamatta syrjintää Euroopan unionin ja ulkopuolisten maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä. Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kumpikin osapuoli myös harkitsee myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai tapahtuu muu matkustajien, miehistön, ilma-aluksen, lentoasemien tai lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuva laitton 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.

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvatoimia koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien liikennöintiluvan ja teknisten lupien epäämismelle, peruuttamiselle, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä.

## 7 artikla

### *Kaupallinen toiminta*

1. Jokaisella nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus:

a. perustaa toisen osapuolen alueella toimistoja lentoliikenteen ja sen oheis- ja lisäpalvelujen markkinointia ja myyntiä varten (mukaan lukien oikeus myydä ja luovuttaa sekä omia että toisen

with European Union law, on a non – discrimination basis, between EU carriers and foreign carriers. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an air carrier or air carriers of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

## Article 7

### *Commercial Activities*

1. Each designated air carrier shall be entitled:

a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to



lentoliikenteen harjoittajan lippuja ja/tai lentorahtikirjoja) sekä muita ilmakuljetusten järjestämiseen tarvittavia palveluja;

b. myydä toisen osapuolen alueella ilmakuljetuksia ja niihin liittyviä oheis- ja lisäpalveluja suoraan ja harkintansa mukaan asiamiestensä välityksellä.

2. Jokaisella nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus tuoda toisen osapuolen alueelle ja pitää siellä palveluksessaan ilmakuljetuspalvelujen järjestämiseen tarvittavaa johto-, myynti-, lentotoiminta-, teknistä ja muuta erikoishenkilöstöä. Vaihtoehtoisesti se voi käyttää toisen osapuolen alueella toimivan muun organisaation, yrityksen tai lentoliikenteen harjoittajan palveluja, jolla on lupa suorittaa tällaisia palveluja tämän osapuolen alueella.

3. Kullakin nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa toisen osapuolen alueella tai ulkoistaa nämä palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osittain mille tahansa näiden palvelujen valtuutetulle tarjoajalle. Jos lait ja määräykset, joita sovelletaan maahuolintaan osapuolen alueella, estävät näiden palvelujen ulkoistamista tai rajoittavat sitä tai omahuolintaa, jokaista nimettyä lentoliikenteen harjoittajaa on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien omahuolinta- ja maahuolintapalvelujen käytössä.

4. Edellä tarkoitetun toiminnan on oltava toisen osapuolen lakien ja määräysten mukaista.

5. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien sallitaan maksaa paikalliset kulut, mukaan lukien polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat harkintansa mukaan maksaa tällaiset kustannukset toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttamääräysten mukaisesti.

6. Harjoittaessaan liikennettä tai tarjotessaan valtuutettuja palveluita määrätyillä reiteillä osapuolen nimetty

issue any ticket and/or airway bill, both its own tickets and/or airway bills of any other carrier) as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services.

2. Each designated air carrier shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation services, or by using the services of any other organization, company or air carrier operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

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

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. The air carriers of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated air carrier of one

lentoliikenteen harjoittaja voi osallistua kaupallisiin ja/tai yhteisiin markkinointijärjestelyihin kuten kiintiövaraukseen (blocked space) ja yhteisten reittitunnusten käyttöön (code-sharing):

- a. kumman tahansa osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien kanssa;
- b. kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien kanssa;

edellyttäen, että (i) tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla lentoliikenteen harjoittajilla on tarvittavat liikenneoikeudet; ja (ii) lipuista ja/tai lentorahtikirjoista käy myyntihetkellä tai viimeistään lähtöselvityksessä, tai siirryttäessä ilman lähtöselvitystä jatkolennoille ennen ilmaluksesta nousua, ostajalle selvästi ilmi, mikä lentoliikenteen harjoittaja tosiasiallisesti liikennöi kyseisen yhteyden kunkin osan ja minkä lentoliikenteen harjoittajan tai lentoliikenteen harjoittajien kanssa ostaja ryhtyy sopimussuhteeseen.

7. Osapuolten nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus harjoittaa sovittua liikennettä käyttäen ilma-alusta, joka on vuokrattu miltä tahansa lentoliikenteen harjoittajalta miehistöineen tai ilman miehistöä, mukaan lukien kolmansista maista vuokratut ilma-alukset, edellyttäen että kaikki osalliset noudattavat niitä lakeja ja määräyksiä, joita osapuolet yleensä soveltavat tällaisiin järjestelyihin. Kumpikaan osapuoli ei vaadi, että ilma-aluksen tarjoavalla lentoliikenteen harjoittajalla on tämän sopimuksen mukaiset liikennöintioikeudet ilma-aluksen käyttämille reiteille.

8. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajat ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajat saavat rajoituksetta käyttää ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset tullipalveluja tarjoaville lentoasemille tai -asemilta ja niillä on soveltuviissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelut ovat käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoliikenteen

Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing, with

- a. an air carrier or air carriers of either Contracting Party; and
- b. an air carrier or air carriers of a third country;

provided that (i) the air carriers in such arrangements hold the necessary traffic rights; and (ii) that tickets and/or airway bills make it clear to the purchaser at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for connecting flights, which air carrier will actually operate each sector of the service and with which air carrier or air carriers the purchaser is entering into a contractual relationship.

7. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft with or without crew, leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements. Neither Contracting Party shall require the air carrier providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated.

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

harjoittajat voivat halutessaan hoitaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja lentorahtipalveluita välillisesti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

## 8 artikla

### *Varojen siirto*

1. Osapuolten nimetyt lentoliikenteen harjoittajat saavat vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluita kummankin osapuolen alueella joko suoraan tai asiamiehen välityksellä missä tahansa valuutassa.
2. Osapuolten nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus siirtää toimintansa tuloylijäämä myyntialueelta kotialueelleen, ottaen huomioon kummankin osapuolen lait ja määräykset. Tällaiseen nettosiirtoon kuuluvat ilmakuljetuspalvelujen ja oheis- ja lisäpalvelujen myynnistä suoraan tai asiamiesten kautta saadut tuotot sekä tavanomainen kaupallinen korko, joka on kertynyt näiden tuottojen talletuksesta siirtoa odotettaessa.
3. Osapuolten nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien on saatava hyväksyntä tällaiselle siirrolle enintään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa hakemuksesta, vapaasti vaihdettavaan valuuttaan, myyntipäivänä voimassa olevan paikallisen valuutan virallisen vaihtokurssin mukaisesti. Osapuolten nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus suorittaa varsinainen siirto hyväksynnän saatuaan.

## 9 artikla

### *Käyttömaksut*

1. Niiden käyttömaksujen, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset tai toimielimet perivät toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta, on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava

arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## Article 8

### *Transfer of Funds*

1. The designated air carriers of each Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.
2. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to transfer, taking into account the laws and regulations of either Contracting Party, from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
3. The designated air carriers of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

## Article 9

### *User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the air carriers of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event,

tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Joka tapauksessa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille määrättyjen käyttömaksujen ehtojen on oltava vähintään yhtä edulliset kuin ne edullisimmat ehdot, jotka ovat minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavissa maksujen määräämishetkellä.

2. Toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylittää, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai toimielimille aiheutuvat asianmukaisten lentoasemaan, ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen sekä ilmailuun turvaamiseen liittyvien laitteiden, tilojen ja palvelujen tuottamisesta ja ylläpidosta lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä. Näihin täysiin kustannuksiin voi kuulua kohtuullinen kokonaispääoman tuotto poistojen jälkeen. Laitteet, tilat ja palvelut, joiden käytöstä maksuja peritään, on tuotettava ja ylläpidettävä tehokkaasti ja taloudellisesti.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista lentoaseman palveluista sekä 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista palveluista perittävien maksujen on perustuttava tuotettujen palvelujen kustannuksiin, ja näiden palvelujen on oltava luonteeltaan ja laadultaan verrattavissa sellaiseen tilanteeseen, jossa omahuolinta olisi mahdollista.

4. Osapuolet edistävät alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai toimielinten ja palveluja, tiloja ja laitteita käyttävien lentoliikenteen harjoittajien välisiä neuvotteluja sekä kannustavat toimivaltaisia viranomaisia tai toimielimiä ja lentoliikenteen harjoittajia vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Osapuolet kannustavat maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisesti etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

5. Osapuolen ei tämän sopimuksen 15 artiklan mukaisissa riitojen ratkaisumenettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei se (1) jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta

any such user charges shall be assessed on the air carriers of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

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

3. Charges on services at the airport referred to in paragraph 2 of this Article, as well as charges for services referred to in paragraph 3 of Article 7, shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

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

5. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a

sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut; tai (2) jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

## 10 artikla

### *Reilu kilpailu*

1. Kummankin osapuolen on annettava osapuolten nimetyille lentoliikenteen harjoittajille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten ilmakuljetuspalvelujen tuottamisessa.

2. Kumpikin osapuoli sallii jokaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan päättää tarjoamiensa ilmakuljetuspalvelujen vuorotiheydestä ja kapasiteetista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa lentoliikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä, eikä toisen osapuolen nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien käyttämää lentokonetyyppiä tai -tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä teknisistä, lentotoiminnallisista, ympäristö- tai tullisistä ja rajoitukset toteutetaan yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaan.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa asettaa toisen osapuolen nimetyille lentoliikenteen harjoittajalle etuoikeusehtoa, matkustaja- tai rahtikiintiötä, korvausvaatimusta yksipuolisesta liikennöinnistä tai esittää muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta.

4. Kumpikaan osapuoli ei saa vaatia toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajia ilmoittamaan aikataulujaan, tilauslento-ohjelmiaan tai toimintasuunnitelmiaan hyväksyntää varten, ellei sitä vaadita syrjimättömästi tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen yhtäläisten ehtojen noudattamiseksi. Jos osapuoli vaatii näiden ilmoittamista tiedoksi, sen on minimoitava ilmakuljetuspalvelujen välittäjille ja toisen osapuolen nimetyille lentoliikenteen harjoittajille ilmoitusvaatimuksista ja -menetelmistä aiheutuva hallinnollinen työ.

review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charges or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 10

### *Fair Competition*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated air carriers of both Contracting Parties to compete in providing the air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated air carriers to determine the frequency and capacity of the air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. 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 air carriers of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated air carriers a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, nor operational plans by air carriers 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 minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated air carriers of the other Contracting Party.

5. Osapuoli ryhtyy tarvittaessa kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan kilpailuasemaan.

## 11 artikla

### *Tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä*

1. Toisen osapuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien toimittajilla on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen liiketoiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen osapuolen alueella, jos kyseessä oleva tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on toisen osapuolen kaikkien asiaa koskevien määräysten mukainen.

2. Osapuolet mitätöivät kaikki olemassa olevat vaatimukset, jotka voivat rajoittaa osapuolen tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän vapaata pääsyä toisen osapuolen markkinoille tai muutoin rajoittaa kilpailua. Osapuolet pidättyvät hyväksymästä jatkossa tällaisia vaatimuksia.

3. Kumpikaan osapuoli ei alueellaan aseta tai salli asettaa erilaisia vaatimuksia toisen osapuolen tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän toimittajan järjestelmänäytöille kuin sen oman järjestelmän toimittajan tai minkään muun markkinoilla toimivan järjestelmän näytöille. Kumpikaan osapuoli ei estä tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän toimittajien, niiden tarjoajien ja niiden tilaajien välisiä sopimuksia matkapalveluihin liittyvän tiedon vaihtamisesta, jotka helpottavat kattavan ja puolueettoman tiedon näyttämistä kuluttajille tai neutraalien näyttöjen sääntövaatimusten toteutumista.

4. Osapuolen tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän omistajilla ja ylläpitäjillä, jotka noudattavat toisen osapuolen asiaankuuluvia määräyksiä, on oltava samat mahdollisuudet omistaa tietokonepohjaisia

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

## Article 11

### *Computer Reservation System*

1. Computer reservation systems (hereinafter CRS) vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.

2. The Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Party's CRSs to the other Party's market or otherwise limit competition. The Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.

3. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information and which are facilitating the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

4. Owners and operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do the

paikanvarausjärjestelmiä toisen osapuolen alueella kuin minkä tahansa muun kyseisen osapuolen markkinoilla toimivan tietokonepohjaisen paikanvarausjärjestelmän omistajilla ja ylläpitäjillä.

## 12 artikla

### *Tariffit*

1. Kumpikin osapuoli antaa jokaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluun vain:

- a. kohtuuttoman syrjivien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi;
- b. kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön; ja
- c. lentoliikenteen harjoittajien suojaamiseksi keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajat perivät sen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen hinnan käyttöönoton tai jatkamisen estämiseksi, jota (i) jommankumman osapuolen lentoliikenteen harjoittaja perii tai ehdottaa perittäväksi ilmakuljetuksesta osapuolten alueiden välillä, tai (ii) yhden osapuolen lentoliikenteen harjoittaja perii tai ehdottaa perittäväksi toisen osapuolen ja minkä tahansa muun maan välisestä ilmakuljetuksesta, kummassakin tapauksessa mukaan lukien lentoyhtiön väliset (interline) ja yhden lentoyhtiön sisäiset (intra-line) kuljetukset. Jos kumpi tahansa osapuoli uskoo, että tällainen hinta on tämän artiklan 1, 2 tai 3 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, sen on pyydettävä neuvotteluja ja ilmoitettava toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Nämä neuvottelut on pidettävä viimeistään 30 päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolten on yhteistyössä varmistettava, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät

owners and operators of any other CRS operating in the market of that Party.

## Article 12

### *Tariffs*

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

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

2. Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by air carriers of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price charged or proposed to be charged by (i) an air carrier of either Contracting Party for air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (ii) an air carrier of one Contracting Party for air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraphs 1, 2 or 3 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use

sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan panemaan tämän sopimuksen täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, hinta tulee voimaan tai pysyy voimassa.

### 13 artikla

#### *Verot, tullit ja muut maksut*

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

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

- a) osapuolen alueella ilma-alukseen otetut kohtuulliset varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;
- b) toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten osapuolen alueelle tuodut varaosat, mukaan lukien moottorit;
- c) osapuolen alueelle tuodut ja siellä hankittavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennätessä ensiksi mainitun osapuolen, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen, alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella;
- d) lentoliikenteen harjoittajan asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat sekä kohtuuden rajoissa mainos- ja

its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

### Article 13

#### *Taxes, Customs Duties and other Charges*

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

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

- a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated air carrier 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 air carrier 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 air carrier 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) air carrier documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated



myynninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle.

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

4. Osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan 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 vietään alueelta tai niiden suhteen muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

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

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

7. Mikään tässä sopimuksessa ei estä Suomen tasavaltaa määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Chilen tasavallan nimeämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen tasavallan alueella sijaitsevan paikan ja Suomen tasavallan tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan toisen paikan välillä.

8. Mikään tässä sopimuksessa ei estä Chilen tasavaltaa määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Suomen tasavallan nimeämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi Chilen tasavallan alueella sijaitsevan

air carrier 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 air carrier of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Republic of Chile that operates between a point in the territory of the Republic of Finland and another point in the territory of the Republic of Finland or in the territory of another European Union Member State.

8. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Chile from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Republic of Finland that operates between a point in the territory of the

paikan ja Chilen tasavallan alueella sijaitsevan toisen paikan välillä.

Republic of Chile and another point in the territory of the Republic of Chile.

#### 14 artikla

#### Article 14

##### *Neuvottelut ja muutokset*

##### *Consultations and Amendments*

1. Osapuolten ilmailuviranomaiset neuvottelevat aika ajoin keskenään läheisen yhteistyön hengessä varmistaa tämän sopimuksen määräysten täytäntöönpanon ja asianmukaisen noudattamisen.
2. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen muuttamisesta. Neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun toinen osapuoli on vastaanottanut pyynnön, ellei toisin sovita. Neuvottelut voidaan toteuttaa keskustellen tai kirjeenvaihtona.
3. Tämän sopimuksen muutokset, joista osapuolet ovat sopineet, tulevat voimaan sinä päivänä, jolloin osapuolet ilmoittavat toisilleen kirjallisesti omien perustuslaillisten vaatimustensa täyttämistä.
4. Tämän sopimuksen liitteeseen tehtävistä muutoksista sovitaan kirjallisesti ilmailuviranomaisten välisellä noottienvaihdolla, ja ne tulevat voimaan kyseisten viranomaisten määräämänä päivänä.

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussions or by correspondence.
3. Any amendment to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.
4. Any amendment to the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing, through the exchange of notes between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### 15 artikla

#### Article 15

##### *Riitojen ratkaiseminen*

##### *Settlement of Disputes*

1. Osapuolten välillä syntynyt erimielisyys tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta pyritään ratkaisemaan ensisijaisesti osapuolten välisillä neuvotteluilla. Neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä päivästä, kun pyyntö on vastaanotettu, ellei ilmailuviranomaisten välillä ole muuta sovittu. Jos osapuolet eivät pääse neuvotellen ratkaisuun, erimielisyys voidaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä viedä välimieslautakunnan ratkaistavaksi.
2. Välimieslautakunnassa on kolme jäsentä, jotka nimetään seuraavasti:

1. Any dispute arising between the Contracting Parties as to the interpretation or application of this Agreement shall be first settled by consultations between the Contracting Parties. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultation, it may, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral panel.
2. This arbitral panel shall be composed of three members established as follows:

a. Kumpikin osapuoli nimeää välimiehen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä, kun pyyntö välimiesmenettelystä on vastaanotettu. Kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa kahden välimiehen nimittämisestä he nimittävät yhteisellä sopimuksella kolmannen välimiehen, joka toimii välimieslautakunnan puheenjohtajana; ja  
b. Jos kumpikaan osapuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä a alakohdan mukaisesti, välimiehen tai välimiehet nimeää kumman tahansa osapuolen pyynnöstä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa. Jos neuvoston puheenjohtaja on jommankumman osapuolen maan kansalainen, nimityksen tekee neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole estynyt hoitamasta tehtävää samasta syystä.

3. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan välimieslautakunnan menettelyä, päätöksiä ja tuomiota. Jos jompikumpi osapuoli ei noudata tämän artiklan mukaisesti tehtyä päätöstä, toinen osapuoli voi rajoittaa, estää tai kumota minkä tahansa tämän sopimuksen nojalla toiselle päätöstä noudattamatta jättäneelle osapuolelle myönnetyn etuoikeuden.

4. Osapuolet jakavat välimieslautakunnan kustannukset tasan.

## 16 artikla

### *Irtisanominen*

Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaatti teitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa irtisanomisilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) työpäivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

a. Each Contracting Party shall designate an arbitrator within 30 days after receipt of the request of arbitration. Within 60 days after the two arbitrators have been appointed, they shall appoint, by mutual agreement, a third arbitrator, who will act as President or the arbitration panel; and  
b. If either Contracting Party does not designate an arbitrator or if the third arbitrator is not designated as stated in subparagraph a., the arbitrator or arbitrators shall, at the request of either Contracting Party, be designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization within 30 days. If the president of the Council is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the most senior Vice President who is not disqualified for the same reason.

3. The Parties undertake to comply with the procedure, decisions and the judgement handed down by the arbitral panel. If decisions handed down in accordance with this Article are not observed by either Contracting Party, the other Contracting Party may limit, impede, or revoke any right of privilege granted to the other non-compliant Contracting Party pursuant to this Agreement.

4. Costs incurred as a result of the arbitral panel shall be shared equally by the Contracting Parties.

## Article 16

### *Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the

International Civil Aviation  
Organization.

17 artikla

Article 17

*Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-  
ilmailujärjestössä*

*Registration with ICAO*

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

This Agreement and all amendments  
thereto shall be registered with the  
International Civil Aviation  
Organization.

18 artikla

Article 18

*Monenvälisten sopimusten ja  
yleissopimusten sovellettavuus*

*Applicability of Multilateral Agreements  
and Conventions*

1. Tähän sopimukseen sovelletaan  
yleissopimuksen määräyksiä.

1. The provisions of the Convention shall  
be applied to this Agreement.

2. Jos jokin monenvälinen sopimus tulee  
kumpaakin osapuolta sitovaksi, tätä  
sopimusta muutetaan kyseisen  
sopimuksen mukaiseksi. Osapuolet  
voivat neuvotella keskenään  
selvittääkseen, onko tätä sopimusta  
tarpeen muuttaa.

2. This Agreement will be amended so as  
to conform to any multilateral convention  
which may become binding on both  
Contracting Parties. The Contracting  
Parties may consult each other in order to  
determine if there is a need to amend this  
Agreement.

19 artikla

Article 19

*Voimaantulo*

*Entry into Force*

Tämä sopimus on hyväksyttävä  
kummankin osapuolen perustuslaillisten  
vaatimusten mukaisesti, ja se tulee  
voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä  
päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat  
vahvistaneet toisilleen diplomaattisten  
noottien vaihdolla, että kaikki tämän  
sopimuksen voimaantulon edellyttämät  
perustuslailliset menettelyt on  
kummankin osapuolen osalta suoritettu.

The present Agreement shall be approved  
according to the constitutional  
requirements of each Contracting Party  
and shall enter into force on the first day  
of the second month after the Contracting  
Parties have confirmed each other  
through an exchange of diplomatic notes  
that all the constitutional procedures  
required for the entry into force of this  
Agreement by each Contracting Party  
have been completed.

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

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

TEHTY Nairobissa 11 päivänä  
joulukuuta 2018

DONE at Nairobi on 11<sup>th</sup> December  
2018

kahtena alkuperäiskappaleena englannin  
kielellä.

in two original copies in the English  
language.

Päivi Jämsä

Päivi Jämsä

Suomen tasavallan puolesta

For the Republic of Finland

NIMI

Chilen tasavallan puolesta

NIMI

For the Republic of Chile

## **LIITE 1**

Tämän sopimuksen 3 artiklassa tarkoitetut muut valtiot

(A) Islannin tasavalta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen mukaisesti);

(B) Liechtensteinin ruhtinaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen mukaisesti);

(C) Norjan kuningaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen mukaisesti)

(D) Sveitsin valaliitto (Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välillä lentoliikenteestä tehdyn sopimuksen mukaisesti)

## **ANNEX 1**

List of other states referred to in Article 3 of this Agreement

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
  
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
  
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
  
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)