

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

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

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	9
3 VOIMAANTULO.....	9
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	9
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	9
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	10
LAKIEHDOTUS	14
Laki lentoliikenteestä Dominikaanisen tasavallan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	14
SOPIMUSTEKSTI	15
LIITE	39
ANNEX	41

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Dominikaanisen tasavallan välillä operoidaan nykyisin vain tilauslentoja, joita useat matkanjärjestäjät järjestävät maahan talvikaudella Suomesta. Suomalaisista lentoyhtiöistä Finnair aikoo aloittaa sopimuksen myötä suorat reittilennot Puerto Plataan talvikaudella 2017.

Dominikaanisessa tasavallassa on kahdeksan kansainvälistä lentoasemaa ja 31 pienempää lentoasemaa. Turisteja saapuu maahan lentäen vuosittain noin 5,6 miljoonaa (2015), joista valtaosa Punta Canan (52 %), Santo Domingon (28 %) ja Santiagon lentoasemille (10 %). Suoraa lentoliikennettä on Dominikaaniseen tasavaltaan lähinnä Pohjois- ja Etelä-Amerikasta sekä muualta Karibian alueelta. Suurin osa maahan saapuvista matkailijoista on Yhdysvalloista (41 %), Kanadasta (15 %) sekä Saksasta (5 %) ja Ranskasta (5 %).

Dominikaanisen tasavallan kansallinen lentoyhtiö on nykyään vuonna 2007 liikennöinnin aloittanut PAWA (Pan Am World Airways) Dominicana, joka muodostettiin vuonna 2002 Pan American World Airlines tytäryhtiöksi. Aiempi kansallinen lentoyhtiö Dominicana de Aviación joutui lopettamaan toimintansa vuonna 1995 maata koetelleen taluskriisin vuoksi. Tärkeimpiä Dominikaaniseen tasavaltaan liikennöiviä lentoyhtiöitä ovat American Airlines, Delta Airlines, Air France KLM, British Airways ja JetBlue Airways.

Suomi ja Dominikaaninen tasavalta parafoivat 21 päivänä lokakuuta 2015 Antalyassa, Turkissa pidettyjen kahdenvälisen lentoliikennesopimusneuvottelujen yhteydessä maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin 24 päivänä lokakuuta 2016. Suomella ei ole aikaisempaa kahdenvälistä sopimusta Dominikaanisen tasavallan kanssa.

2 EU:n lainsäädäntö

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

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Ulkosuhdeasetuksella 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. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitettuja jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdes-

sään 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 Dominikaanisen tasavallan välisen neuvottelutuloksen 3 päivänä toukokuuta 2016. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1–5, 7–11, 14–21 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

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

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

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

4 Esityksen vaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Dominikaanisen tasavallan välillä. Reittilentoliikenteen Suomen ja Dominikaanisen tasavallan välillä odotetaan käynnistyvän talvikaudella 2017.

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Lentoliikenteen määrän olennaisella kasvulla on 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 Dominikaaninen tasavalta neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Antalyassa, Turkissa 21 päivänä lokakuuta 2015, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi.

Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 3 päivänä toukokuuta 2016. Sopimus allekirjoitettiin 24 päivänä lokakuuta 2016.

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

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

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

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

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

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

Oikeusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Muilla lentoliikenneverkoston jäsenillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

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

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

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

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

4 artikla. *Luvan peruuttaminen.* Artiklan mukaan osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöintilupaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen on osapuolilla oikeus luvan peruuttamiseen. Artiklan 1 a kohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella, läpikulkuliikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

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

määräykset eivät estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Dominikaanisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella sijaitsevan paikan tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä.

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

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

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

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

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

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

11 artikla. *Käyttömaksut.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja kustannusvastaavia. Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välistä neuvottelua.

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

EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 7 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa.

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

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

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

16 artikla. *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklassa määrätään menettelystä neuvotteluja tai niiden epäonnistuessa välittäjää tai sovittelulautakuntaa käytettäessä. Edellinen ei kuitenkaan koske 12 ja 13 artikloita, joissa on erikseen säännelty neuvottelumenettelyä.

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

17 artikla. *Muutokset.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti menettelystä, jolla sopimusta muutetaan ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevilla määräyksillä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

Artiklan toisessa kohdassa määrätään liitteen muuttamisesta. Liitteen muutokset tulevat voimaan kansallisen lainsäädännön ja määräysten mukaisesti.

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

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

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

21 artikla. *Voimaantulo.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen voimaantulosta.

Voimaantuloa koskevilla määräyksillä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain 1 § sisältäisi tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluisivat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

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

3 Voimaantulo

Sopimuksen 21 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu. Laki ehdotetaan tulevaisuuteen voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekevän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille. Ulkosuhdeasetuksen mukainen menettely valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyt kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Sopimukseen sitoutuminen, edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Lisäksi perustuslakivaliokunta on antanut lausunnon (PeVL 7/2012 vp) koskien hallituksen esitystä eduskunnalle Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lausunnon mukaan eduskunnan suostumus on tarpeellinen ko. lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevaan pöytäkirjaan. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kul-

loinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Dominikaanisen tasavallan välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, jäljempänä EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93, jäljempänä slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006) sekä poikkeamien ilmoittamisesta (EU) N:o 598/2014. Lisäksi on annettu direktiivitasoisia sään-nöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, jäljempänä maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi). Tällä perusteella ai-nakin sopimuksen määräyksistä 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 5-6 artikla, 8 artiklan 1 ja 2 kohta, osittain 9 artikla, 10 artikla, 11 artiklan 1 ja 2 kohta, 12 artikla, 13 artikla, 14 artikla sekä 15 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla). Toimivallan jaosta huolimatta, kuten edellä on todettu, eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan näkemyksen (PeVL 7/2012 vp) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta.

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä 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 itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 24/2001 vp). Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 66-67 §:ssä. Ilmailulain 1 § mukaan Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia ilmailulain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3-4 artiklat liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatkalla olevien matkustajien, matkatarvaiden ja rahdin tarkastuksista. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkioikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty mm. arvonlisäverolailalla sekä tullilainsäädännössä. Tullit kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaa ja tullittomuuksista määrätään neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009 yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta.

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

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

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

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

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 koskevat perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 12 artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

HE 66/2017 vp

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

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

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

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole sovittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen jatkamista. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaisuksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Sopimuksen liitettä voidaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Valtiosopimuksentekovallan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimusluonteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet.

Sopimuksen liite sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä, markkinointiyhteistyöstä sekä edellytykset järjestelyihin osallistuvien lentoyhtiöiden asiaankuuluvista liikennöintioikeuksista ja vaatimukset täyttävistä tiedottamisesta ja ilmoittautumismenettelyistä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä. Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan näin ollen hallituk-

HE 66/2017 vp

sen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Dominikaanisen tasavallan hallituksen välillä Santo Domingossa 24 päivänä lokakuuta 2016 tehdyn sopimuksen.

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

Laki

lentoliikenteestä Dominikaanisen tasavallan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Dominikaanisen tasavallan hallituksen välillä Santo Domingossa 24 päivänä lokakuuta 2016 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

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

Helsingissä 1 päivänä kesäkuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA DOMINIKAANISEN
TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLIL-
LÄ LENTOLIHKENTEESTÄ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

haluavat helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

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

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

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa käytettävä termi:

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

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

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

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

5. "hintaa" tarkoittaa hintaa tai maksua, jonka lentoyhtiö tai sen asiamies perii matkustajien (ja heidän matkatavaroidensa) ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta lentoliikenteessä, mukaan lukien kansainväliseen lentokuljetukseen mahdollisesti liittyvä pintakuljetus, sekä tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot;

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

Article 1

Definitions

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

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

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

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

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

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

6. "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes"

merkitys;

7. "Alue" valtion osalta tarkoittaa maa-alueita ja niiden läheisyydessä olevia alueveisiä sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa, jotka kuuluvat kyseisen valtion itsemääräämisoikeuteen;

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

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

have the meaning specified in Article 96 of the Convention;

7. "Territory", in relation to a State, means the land areas and territorial waters adjacent thereto and airspace above them, under the sovereignty of that State;

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

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

2 artikla

Oikeuksien myöntäminen

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

a. oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;

b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

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

Article 2

Grant of Rights

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

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

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

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

yhdessä tai erikseen.

Edellä 1 kohdan a) ja b) alakohdissa määritellyt oikeudet taataan myös osapuolten einimetyille lentoyhtiöille.

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

a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin,

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

c. liikennöidä reiteillä määräpaikan takana olevien paikkojen, välillä olevien paikkojen ja määräpaikasta 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-alukseensa,

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

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

h. kuljettaa kauttakuliikennettä toisen sopimuspuolen alueen läpi, ja

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

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

nation.

The rights specified in paragraphs a) and b) of paragraph 1 above, will also be guaranteed to non-designated airlines of each Party.

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

d. Omit stops at any point or points;

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

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

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

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

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

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic

sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa.

4. Mikä tahansa nimetty lentoyhtiö voi millä tahansa edellä tarkoitettujen reittien osuudella tai osuuksilla harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä ilman, että käytettävien ilmalusten tyyppin tai lukumäärän muutoksia on rajoitettu missään paikassa reitillä.

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

otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

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

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

3 artikla

Nimeäminen ja lupien antaminen

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

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin säännösten mukainen liikennelupa; ja

Article 3

Designation and Authorisation

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

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

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

(i) it is established in the territory of Finland under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

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

b) Dominikaanisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Dominikaanisen tasavallan alueelle ja sillä on Dominikaanisen tasavallan lainsäädännön mukainen liikennelupa, ja

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

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

3. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että nimetty lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita nimeämisen vastaanottanut osapuoli normaalisti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

4 artikla

Lupien peruuttaminen

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) se ei ole sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan

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

b) in the case of an airline designated by the Dominican Republic;

(i) it is established in the territory of the Dominican Republic and is licensed in accordance with the applicable law of the Dominican Republic, and

(ii) the Dominican Republic has and maintains effective regulatory control of the airline;

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

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party receiving the designation.

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

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

unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai

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

b) Dominikaanisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Dominikaanisen tasavallan alueelle ja sillä ei ole Dominikaanisen tasavallan lainsäädännön mukaista liikennelupaa; tai

(ii) Dominikaaninen tasavalta ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

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

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

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

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

with European Union law; or

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

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

(i) it is not established in the territory of the Dominican Republic and is not licensed in accordance with the applicable law of the Dominican Republic; or

(ii) the Dominican Republic is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

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

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

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

3. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoterminalin tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaiseen tarkastukseen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojen, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan.

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

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

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

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

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet 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 vietään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

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 lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sesti.

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

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

7. Mikään tämän sopimuksen kohta ei estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Dominikaanisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä.

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent 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 Dominican Republic that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kumpikin osapuoli antaa osapuolten nimeytyille lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

2. Kumpikin osapuoli sallii, että nimetyt lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella.

3. Kumpikaan osapuoli ei yksipuolisesti rajoita liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimeytyä lentoyhtiön käyttämien ilma-alusten

Article 7

Capacity provisions

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

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace.

3. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Party, ex-

tyyppiä tai tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä tulli-, teknisistä, toiminnallisista tai ympäristösyistä. Välttämättömät rajoitukset toteutetaan yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

4. Kumpikaan osapuoli ei aseta toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, korvausvaatimusta yksipuolisesta liikennöinnistä tai esitä muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

5. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä ilmoittamaan liikenneohjelmastaan sekä yksittäisistä lennoistaan tai lentotoimintasuunnitelmastaan. Tietojen toimittamisvaatimuksista koitua hallinnollinen taakka on minimoitava ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä kaikki ilmoitukset pikaisesti.

cept as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

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

8 artikla

Hinnoittelu

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

a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

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

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

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Molempien

Article 8

Pricing

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

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

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

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Par-

osapuolten lentoyhtiöitä voidaan vaatia ilmoittamaan hinnat viimeistään kolmekymmentä (30) päivää ennen ehdotettua voimaantulopäivämäärää. Yksittäistapauksissa ilmoittaminen voidaan sallia lyhyemmällä varoitussajalla kuin normaalisti. Kumpikaan osapuoli ei vaadi toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan kuljetuksenantajan yleisöltä veloittamia hintoja, ellei se ole syrjimättömin perusteiden tiedotusyistä välttämättömyydestä.

3. Jollei tässä artiklassa toisin määrätä, kumpikaan osapuoli ei ryhdy yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen hinnan käyttöönoton tai jatkamisen, jota kumman tahansa osapuolen nimetty lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii kansainvälisestä lentokuljetuksesta.

4. Jos osapuoli uskoo, että toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisestä lentokuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, se pyytää neuvotteluja ja ilmoittaa toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Nämä neuvottelut pidetään viimeistään kolmekymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kumpikin osapuoli parhaansa mukaan pyrkii panemaan tämän sopimuksen täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, aiempi hinta pysyy voimassa.

9 artikla

Lentoyhtiön edustus ja myynti

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

ties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by a designated airline of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

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

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

Article 9

Airline Representation and Sales

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

taa.

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

3. Osapuoli antaa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeuden pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot sallitaan sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä ja tavallisesti tällaisiin siirtoihin sovellettavia sääntöjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

10 artikla

Maahuolinta

Kullakin nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus tarjota omia maahuolintapalvelujaan 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 lentoyhtiötä kohdellaan tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä.

11 artikla

ignated airline concerned.

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

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

Article 10

Ground handling

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other 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 Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 11

Käyttömaksut

1. Kumpikaan osapuoli ei aseta tai salli asettaa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille korkeampia käyttömaksuja tai huonompia ehtoja kuin ne ovat asettaneet niiden omille, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittaville lentoyhtiöille.
2. Niiden maksujen, joita osapuolen toimivaltaiset elimet perivät toisen osapuolen lentoyhtiöiltä, täytyy olla oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.
3. Osapuolet edistävät alueellaan toimivaltaisten viranomaisten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja käyttömaksuista.

12 artikla

Lentoturvallisuus

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Tällaiset neuvottelut pidetään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.
2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle osapuolelle ilmoitetaan näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeellisiksi kyseisten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön normien noudattamiseksi. Toinen osapuoli ryhtyy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin sovitun määräajan kuluessa.
3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti sovitaan lisäksi, että osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party higher user charges, or other less favourable terms than they are imposing on their own airlines which operate similar international services.
2. User charges imposed by the competent bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable and non-discriminatory.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent authorities of its territory and the airlines that use its services and facilities on user charges.

Article 12

Flight Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other

missä tahansa toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä ilma-aluksen käytölle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista huolimatta tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

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

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

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

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

Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

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

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

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

Ilmailun turvaaminen

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

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

3. Osapuolet toimivat vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa; osapuolet vaativat, että niiden rekisterissä olevien ilma-

Aviation Security

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

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

3. The Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provi-

alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

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

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, 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 turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyt-

sions and requirements are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating license in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. When a Party has reasonable grounds to

tävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet keskeytetään heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

14 artikla

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden ja epäsuorasti rahtikuljetuksia tarjoavien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkakunnalle tai mistä tahansa paikkakunnalta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelut ovat käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja lentorahtipalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja maakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta

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

Article 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

tällaisen kuljetuksen suhteen.

15 artikla

Reilu kilpailu

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

Article 15

Fair competition

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

16 artikla

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

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

2. Jos erimielisyyttä ei voida ratkaista neuvotteluin, se voidaan lukuun ottamatta 12 artiklan (Lentoturvallisuus) ja 13 artiklan (Ilmailun turvaaminen) osalta nousseita erimielisyyksiä, kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä antaa välittäjän tai sovittelulautakunnan ratkaistavaksi. Tällaista välittäjää tai lautakuntaa voidaan käyttää välitykseen, erimielisyyden asiasisällön toteamiseen taikka oikaisukeinon tai ratkaisun suosittamiseen.

3. Osapuolet sopivat etukäteen välittäjän tai lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Ne tarvittaessa harkitsevat myös tilapäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi sekä sellaisten osapuolten osallistumismahdollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

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

2. Any dispute which cannot be resolved by consultations, except those that may arise in relation to Article 12 (Safety) and Article 13 (Aviation Security) may, at the request of either Party be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

3. The Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possi-

vaikuttaa. Tässä yhteydessä on pidettävä mielessä yksinkertaisen, joustavan ja nopean menettelyn tavoite ja tarve.

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

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

6. Osapuolet tekevät vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, ne käyttävät näitä tosiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen.

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

8. Menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välimiesmenettelyn käyttöä eikä sopimuksen irtisano-

bility for the participation of any Party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

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

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

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

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

mista 19 artiklan mukaisesti.

9. Jos välimiesmenettelyä päätetään käyttää, sen toteuttaa kolmijäseninen välimiesoikeus, jonka jäsenistä yhden nimeää kumpikin osapuoli, ja nämä yhdessä nimittävät kolmannen. Kumpikin osapuoli nimeää välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on diplomaattiteitse vastaanottanut toisen osapuolen pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välimiesoikeudessa, ja kolmas välimies nimitetään seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos osapuoli ei nimeä välimiestä määrätyn ajanjaksona tai jos kolmatta välimiestä ei nimitetä määrätyn ajanjaksona, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimittämään edellytetyn välimiehen tai edellytetyt välimiehet. Jos Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja on jommankumman osapuolen kansalainen, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston varapuheenjohtajaa, joka on kolmannen maan kansalainen, voidaan pyytää tekemään tarvittavat nimitykset. Tällaisessa tapauksessa kolmannen välimiehen on oltava kolmannen maan kansalainen ja toimittava välimiesoikeuden puheenjohtajana. Välimiesmenettelyyn sovelletaan 5–7 kohtia.

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

9. When arbitration is chosen to be used, the arbitration will be performed by an Arbitral Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a notice by either Contracting Party from the other through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization, who is the national of a third state, may be asked to make the necessary appointments. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the Arbitral Tribunal. 5-7 paragraphs shall also apply to arbitration.

17 artikla

Article 17

Muutokset

Amendments

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset hy-

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be ap-

väksytään kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

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

18 artikla

Monenväliset yleissopimukset

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

19 artikla

Sopimuksen irtisanominen

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

2. Tällaisessa tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan

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

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

Article 18

Multilateral Conventions

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

Article 19

Termination

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

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

HE 66/2017 vp

vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kulluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

20 artikla

Article 20

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

Registration with ICAO

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

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

21 artikla

Article 21

Voimaantulo

Entry into force

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

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

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

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

Tehty Santo Domingossa 24 päivänä loka-kuuta 2016 neljänä suomen-, ruotsin-, espanjan- ja englanninkielisenä kappaleena, kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset. Jos tulkinnassa syntyy eroja, englanninkielinen teksti on ensisijainen muunkielisiin versioihin nähden.

Done at Santo Domingo on 24 October 2016, in four originals in the Finnish, Swedish, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Samuli Virtanen

Samuli Virtanen

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

For the Government of the Republic of Finland

Dominikaanisen tasavallan hallituksen puolesta

For the Government of the Dominican Re-

HE 66/2017 vp

public

LIITE

Liite sopimukseen lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Dominikaanisen tasavallan hallituksen välillä

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat edelleen</u>
Mikä tahansa paikka Dominikaanisessa tasavallassa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

Dominikaanisen tasavallan nimetty lentoyhtiö tai nimetyt lentoyhtiöt voivat milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia välillä olevassa paikassa ja/tai määräpaikasta edelleen olevassa paikassa. Dominikaanisen tasavallan lentoyhtiöt voivat vapaasti valita ja muuttaa välillä olevia ja määräpaikasta edelleen olevia paikkoja, ja lentoyhtiö ilmoittaa niistä Suomen ilmailuviranomaisille.

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat edelleen</u>
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Dominikaanisessa tasavallassa	Mikä tahansa paikka

Suomen nimetyt lentoyhtiöt voivat milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia välillä olevassa paikassa ja/tai määräpaikasta edelleen olevassa paikassa. Suomen lentoyhtiöt voivat vapaasti valita ja muuttaa välillä olevia ja määräpaikasta edelleen olevia paikkoja, ja lentoyhtiö ilmoittaa niistä Dominikaanisen tasavallan ilmailuviranomaisille.

3. Osapuolen nimetty lentoyhtiö voi sen nimenneen osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin kuten kiintiövaraukseen ja yhteisten reittitunnusten käyttöön:

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

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

HE 66/2017 vp

Edellä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että

(a) tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla liikennöivillä lentoyhtiöillä on asiaankuuluvat liikennöintioikeudet, ja

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

TILAUSLENTOTOIMINTA

Osapuolet antavat vastavuoroisesti toisen osapuolen lentoyhtiöille viivytyksettä luvan tilauslentotoimintaan, joka on toisen osapuolen valtuuttamaa, kummankin osapuolen lainsäädännön; ja tämän sopimuksen ja niihin täysimääräisesti sovellettavien lentoyhtiöiden maksuja, liiketoimintamahdollisuuksia, lakeja ja määräyksiä, liikennöinti- ja toimintalupia, ilmailun turvaamista ja lentoturvallisuutta koskevien määräysten mukaisesti.

TILASTOT

Osapuolten ilmailuviranomaiset pyydetessä toimittavat tai pyytävät nimettyjä lentoyhtiöitä toimittamaan määräaikais- tai muita tilastoja määrittämään nimettyjen lentoyhtiöiden kuljetaman liikennemäärän sovitussa liikenteessä.

LENTOAIKATAULUJEN ILMOITTAMINEN

1. Osapuolet voivat pyytää osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai nimettyjen lentoyhtiöiden lentoaikataulujen ilmoittamista. Ilmoittamista voidaan vaatia korkeintaan neljäkymmentäviisi (45) päivää ennen sovitun liikenteen aloittamista. Samaa menettelyä sovelletaan kaikkiin muutoksiin.

2. Osapuoli voi vaatia, että lisälennot, joita toisen osapuolen nimetty lentoyhtiö haluaa hoitaa sovitussa liikenteessä ilmoitetun lentoaikataulun ulkopuolella, täytyy lentoyhtiön ilmoittaa osapuolten kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti vähintään viisitoista (15) päivää ennen lentoja. Samaa menettelyä sovelletaan kaikkiin muutoksiin.

ANNEX

Annex to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Dominican Republic

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

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

The designated airline(s) of the Dominican Republic may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights to intermediate points and/or to beyond points. Such intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the airlines of the Dominican Republic and the airline shall notify accordingly to the aeronautical authorities of Finland.

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

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

The designated airline(s) of Finland may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights to intermediate points and/or to beyond points. Such intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the airlines of Finland and the airline shall notify accordingly to the aeronautical authorities of Dominican Republic.

3. Any designated airline of one Party may subject to the laws and regulations of the Party designating it, enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

(a) An airline or airlines established in the territory of either Party, or

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

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

HE 66/2017 vp

- (a) operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and
- (b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

CHARTER OPERATIONS

Each Party shall, on a reciprocal basis, give to the airlines of the other Party without delay approval to conduct charter operations that are duly authorized by the other Party, in accordance with the legislation of each Party and the provisions of this Agreement on Charges to the airlines, business opportunities, laws and regulations, licenses and certificates, Aviation Security and Safety, which will be fully applicable to them.

STATISTICS

The aeronautical authorities of each Party shall, on request, provide or cause the designated airlines to provide periodic or other statements of statistics to determine the amount of traffic carried by the designated airlines on the agreed services

FILING OF FLIGHT SCHEDULES

1. A Party may require notification or filing of flight schedules of the designated airline(s) of each Party. Such notification or filing may be required not more than forty five (45) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall be applied to any modification thereof.
2. A Party may require for supplementary flights, which the designated airline of the other Party wishes to operate on the agreed services outside the filed flight schedule, that the airline has to file them in accordance with the national laws and regulations of the Parties at least fifteen (15) days prior to the operation of those flights. The same procedure shall be applied to any modification thereof.