

Hallituksen esitys Eduskunnalle Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Washingtonissa 30 päivänä huhtikuuta 2007 allekirjoitetun Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain yhteisön ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimus on niin kutsuttu ensimmäisen vaiheen sopimus, jolla tähdätään lentoliikenne-markkinoiden asteittaiseen avaamiseen. Sopimus käsittää useita eri osa-alueita, joista taloudellisesti merkittävimmät liittyvät markkinoille pääsyyn. Muun muassa liikenneoikeuksia, lentoreittejä ja lentojen hinnoittelua koskevia rajoituksia poistetaan. Ensimmäisen vaiheen sopimuksen väliaikaisen soveltamisen aikana keskeytetään yhteisön jäsenvaltioiden ja Amerikan yhdysvaltojen välillä voimassa olevien kahdenvälisen lentoliikennesopimusten soveltaminen. Sopimuspuolten

tavoite on neuvotella edelleen yhä kattavamman ja liberaalimman sopimuksen aikaansaamisesta. Tätä toisen vaiheen sopimusta koskevat neuvottelut on tarkoitus aloittaa vuonna 2008.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti, kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan. Sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen noottienvaihdon, jolla on vahvistettu, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Sopimuspuolet soveltavat kuitenkin sopimusta väliaikaisesti 30 päivästä maaliskuuta 2008 alkaen sen voimaantuloon saakka. Tämän vuoksi tasavallan presidentin asetuksella voitaisiin säätää, että lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	3
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	4
4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset	4
4.2 Ympäristövaikutukset	4
4.3 Muut vaikutukset.....	4
5 ASIAN VALMISTELU	4
6 VÄLIAIKAINEN SOVELTAMINEN	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	13
3 VOIMAANTULO.....	13
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS	14
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	14
LAKIEHDOTUS	17
Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	17
SOPIMUSTEKSTI	18

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan yhteisön (EY) nykyistä lentoliikenteen ulkosuhdepolitiikkaa linjaavat yhteisöjen tuomioistuimen vuonna 2002 antamat niin sanotut Open Skies -tuomiot (asiat 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). Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä yhteisön yhteistä etua koskevana alana, ja jäsenvaltioiden on otettava yhteisön lainsäädäntö huomioon neuvotellessaan kansainvälisiä lentoliikennesopimuksia. Tämä on tarkoittanut ensinnäkin velvoitetta muuttaa jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset yhteisön oikeuden mukaisiksi. Jatkossa lentoliikennesopimuksia tehdään yhä enenevässä määrin suoraan yhteisön ja kolmansien maiden kesken toteuttaen muun muassa parempien markkinoillepääsymahdollisuuksien, tasapuolisten kilpailuedellytysten sekä sääntelyn lähentämisen tavoitteita.

Yhteisön ulkoista ilmailupolitiikkaa koskevasta toimenpidekokonaisuudesta päästiin yhteisymmärrykseen liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston 5 ja 6 päivänä kesäkuuta 2003 pidetyssä istunnossa.

Kesäkuun 5 päivänä 2003 neuvosto valtuutti komission aloittamaan yhteisön puolesta neuvottelut EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan (liikenne) ja 300 artiklan 1 kohdan nojalla (menettely) Amerikan yhdysvaltojen (USA) kanssa kattavan lentoliikennesopimuksen aikaansaamiseksi.

Neuvottelut USA:n kanssa aloitettiin syksyllä 2003. Kesäkuussa 2005 neuvosto hyväksyi komission tiedonantoon perustuvat päätelmät yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämistä. Päätelmissään neuvosto kehotti komissiota saattamaan USA:n kanssa käydyt neuvottelut päätökseen mahdollisimman pian. Marraskuussa 2005 saavutettiin alustava neuvottelutulos. Tämän jälkeen neuvottelujen etenemistä viivästytti marraskuussa 2005 avoimeksi jäänyt kysymys EU-kansalaisten omistusoikeuden ja määräysvalan laajuudesta yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä. Arvioidessaan marraskuun 2005 neuvottelutulosta neuvosto katsoi, että neuvotel-

tu sopimusluonnos ei tarjoaisi sopimuspuolille riittävän yhtäläisiä mahdollisuuksia, ellei USA myöntäisi EU:n lentoyhtiöille lisää mahdollisuuksia päästä USA:n sisäisille markkinoille muun muassa investoimalla ja kontrolloimalla USA:n lentoyhtiöitä. Komissio kävi USA:n kanssa jatkoneuvotteluja vuosina 2006–2007. Lopulta avoimet kysymykset saatiin ratkaistua, ja sopimus parafoitiin Brysselissä 2 päivänä maaliskuuta 2007.

2 Nykytila

21:llä yhteisön jäsenvaltiolla, mukaan lukien Suomi, on voimassa olevat kahdenväliset lentoliikennesopimukset USA:n kanssa. Komissio käynnisti kuitenkin 20 päivänä heinäkuuta 2004 oikeudelliset menettelyt eräitä jäsenvaltioita vastaan, koska katsoi näiden jäsenvaltioiden ja USA:n välisten kahdenvälisten sopimusten olevan yhteisön oikeuden vastaisia. Samassa yhteydessä komissio antoi kehotuksen irtisanoa nämä sopimukset. Lisäksi komissio lähetti muutamalle jäsenvaltiolle, joilla ei ollut lentoliikennesopimusta USA:n kanssa, kehotuksen olla ryhtymättä minkäänlaisiin toimiin sellaisen solmimiseksi.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Sopimuksen ensisijaisena tavoitteena on lentoliikennemarkkinoiden avaaminen. Sopimuksen myötä kaikki yhteisön ja USA:n lentoyhtiöt voivat lentää kaikkia lentoreittejä, eikä esimerkiksi lentojen viikkomääriä rajoiteta. Myös lentojen hinnoittelua koskevat rajoitukset poistetaan. Lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka tarkastelee sopimuksen täytäntöönpanoa ja tarvittaessa ratkaisee sopimuksen tulkin- taan ja soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Kyseessä on vasta ensimmäisen vaiheen sopimus. Sopimuspuolten tavoite on jatkaa neuvotteluja yhä kattavamman ja liberaalimman sopimuksen aikaansaamiseksi. Niinpä sopimuksessa vahvistetaan sopimuspuol-

ten sitoutumista tuleviin toisen vaiheen neuvotteluihin tarjoamalla molemmille sopimuspuolille mahdollisuus rajoittaa sopimuksesta johtuvia toisen sopimuspuolen oikeuksia, mikäli toisen vaiheen neuvottelut eivät ole johtaneet tuloksiin kahden ja puolen vuoden kuluessa niiden alkamisesta.

Hallituksen esityksen tavoitteena on hyväksyä sopimus Suomen osalta. Kyseinen kansallinen hyväksyminen on omalta osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan blankettilailla.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset

Sopimus tehostaa kilpailua lentoliikenne-markkinoilla, ja tämän voidaan arvioida hyödyttävän kuluttajia sekä tehokkaasti ja kannattavasti toimivia lentoyhtiöitä.

Unionin näkökulmasta sopimus on erityisen tärkeä sellaisille jäsenvaltioille, joilla ei ole aiemmin ollut avointa kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Yhdysvaltojen kanssa ja joille transatlanttisella lentoliikenteellä on suuri taloudellinen merkitys.

Sopimuksen myötä olemassa olevien kahdenvälisten lentoliikennesopimusten sisältämien omistusta ja määräysvaltaa koskevien rajoitusten lieventämisen tuloksena syntyy uusia investointimahdollisuuksia ja pääoman liikkuvuus paranee.

Maailman kahden suurimman lentoliikenne-markkina-alueen, USA:n ja EU:n, välisen liikenteen kasvun voidaan arvioida lisääntyvän sopimuksen myötä. Komission teettämässä vaikutusarvioinneissa on tultu siihen tulokseen, että avoimen lentoliikennesopimuksen potentiaaliset hyödyt muun muassa lisääntyneen liikenteen ja uusien työpaikkojen syntyminen myötä ovat yhteisötasolla huomattavat.

Suomalaisten lentoyhtiöiden kannalta sopimus ei tuo juurikaan välitöntä materiaalista lisäarvoa, koska Suomen ja Yhdysvaltain voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus on liberaali. Suomen kannalta sopimus merkitsee ennen kaikkea Open Skies-tuomioissa todettujen ongelmien korjaantu-

mista ja sen myötä oikeudellista varmuutta lentoliikenteen ulkosuhteissa.

4.2 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia.

4.3 Muut vaikutukset

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

5 Asian valmistelu

Vuonna 1996 komissiolle myönnettiin valtuudet aloittaa yhteisön puolesta neuvottelut USA:n kanssa yhteisen lentoliikennealueen luomiseksi. Tämä mandaatti ei kuitenkaan sisältänyt valtuutta neuvotella liikenneoikeuksista, hinnoittelusta tai kapasiteetin sääntelystä, jotka ovat yleensä lentoliikennesopimusten keskeisimpiä elementtejä.

Laajemman neuvottelumandaatin neuvosto myönsi komissiolle kesäkuun 5 päivänä 2003 Open Skies-tuomioiden jälkeen. Neuvottelut USA:n kanssa aloitettiin välittömästi ja saatiin kaikkiaan 11 neuvottelukierroksen jälkeen päätökseen Brysselissä 2 päivänä maaliskuuta 2007, jolloin lentoliikennesopimus parafoitiin. Neuvosto teki 25 päivänä huhtikuuta 2007 päätöksen 2007/339/EY sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta (EYVL L 134, 25.5.2007, s. 1—3).

Eduskunnalle on annettu sopimusneuvotteluista selvitys alkuperäisen mandaattiehtotuksen pohjalta E-kirjelmällä (E 16/1996 vp). E-jatkokirjelmät annettiin uudesta mandaattiehtotuksesta vuonna 2003 sekä saavutetusta neuvottelutuloksesta vuonna 2007. Suuri valiokunta yhtyi kirjelmissä esitettyyn valtioneuvoston kantaan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnon mukaisesti. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 13 päivänä huhtikuuta 2007. Neuvoston ja yhteisön jäsenvaltioiden osalta sopimus allekirjoitettiin Brysselissä 25 päivänä huhtikuuta 2007.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitys-

luonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä sekä Ilmailuhallinnolta. Annetut lausunnot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

6 Väliaikainen soveltaminen

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 300 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisen virkkeen mukaan neuvosto voi päättää määräenemmistöllä komission ehdotuksesta yhteisön tekemän sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta ennen sen voimaantuloa.

EY:n ja USA:n välisen lentoliikennesopimuksen allekirjoittamista ja väliaikaista soveltamista koskevaan neuvoston päätökseen sisältyy määräys, jonka mukaan yhteisö ja sen jäsenvaltiot soveltavat sopimusta väliaikaisesti sovellettavan kansallisen lainsäädän-

nön mukaisesti 30 päivästä maaliskuuta 2008 alkaen sen voimaantuloon saakka. Tämä vahvistettiin, kun sopimus allekirjoitettiin USA:n kanssa.

Suomen valtiosääntö ei sisällä nimenomaista säännöstä kansainvälisten sopimusten väliaikaisesta soveltamisesta. Jos sopimus sisältää esimerkiksi lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, on väliaikaisen soveltamisen katsottu edellyttävän eduskunnan hyväksymistä ja voimaansaattamissäädöstä. Koska EY:n ja USA:n välinen lentoliikennesopimus sisältää eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaatii sopimus eduskunnan hyväksymisen. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity tarkemmin jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. *Määritelmät.* Artikla sisältää sopimuksessa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmiä. Sopimuksessa tarkoitetaan:

’sopimuksella’ sopimusta, sen liitteitä ja lisäystä sekä niiden muutoksia;

’lentoliikenteellä’ matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista lentoitse joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan;

’yleissopimuksella’ Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta muutoksineen ja liitteineen;

’täydellä korvauksella’ korvausta annetuista palveluista mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;

’kansainvälisellä lentoliikenteellä’ lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolella sijaitsevassa ilmatilassa;

’sopimuspuolella’ joko Yhdysvaltoja tai Euroopan yhteisöä ja sen jäsenvaltioita;

’hinnalla’ lentoyhtiöiden ja niiden asiamiesten matkustajien, matkatavaroiden ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) ilmakuljetuksesta, mukaan luettuna kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvä pintakuljetus, veloittamia hintoja, maksuja ja korvauksia sekä niiden ehtoja;

’laskulla ilman kaupallista tarkoitusta’ muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;

’alueella’ Yhdysvaltojen osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerta, jotka kuuluvat sen suvereniteettiin ja lainkäyttövaltaan, sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerta,

joihin sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitussa perustamissopimuksessa tai sen korvaavassa oikeudellisessa välineessä säädettyjen edellytysten mukaisesti. Määritelmässä todetaan, että sopimuksen soveltamisella Gibraltarin lentoasemaan ei katsota olevan vaikutusta Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereniteettia koskevassa riidassa, jolla kyseinen lentoasema sijaitsee, eikä Gibraltarin lentoaseman jättämiseen edelleen jäsenvaltioiden välillä 18 päivänä syyskuuta 2006 voimassa olleiden yhteisön ilmailualan toimenpiteiden ulkopuolelle Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetun Gibraltarin lentokenttää koskevan ministereiden julkilausuman mukaisesti;

’liikennemaksulla’ lentoyhtiöiltä perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

2 artikla. *Oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet.* Artiklan mukaan kumpikin sopimuspuoli antaa molempien sopimuspuolten lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisesta.

3 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset sopimuspuolille myönnettävistä liikenneoikeuksista, joiden mukaisesti sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä. Sopimuksen 1 liitteen 3 jaksoon on sisällytetty lisämääräys rahtikuljetusten osalta. Artiklan 2 kohdan a—i alakohdat sisältävät tarkempia määräyksiä lentoyhtiöiden oikeudesta määrätä reittien liikennöinnistä ja ilma-

alusten käytöstä. Artiklan 3 kohdan mukaan 1 kohdan määräyksiä sovelletaan: a) USA:n lentoyhtiöiden osalta, jos lentoliikenne on osa USA:han yhteydessä olevaa reittiä pelkkää rahtiliikennettä lukuun ottamatta, ja b) EY:n lentoyhtiöiden osalta, jos lentoliikenne on osa johonkin jäsenvaltioon yhteydessä olevaa reittiä, lukuun ottamatta i) pelkkää rahtiliikennettä ja ii) Yhdysvaltojen ja ECAA:n jäsenten välisiä yhdistelmäpalveluita tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen. Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuolten on sallittava, että lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja määrän markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan sopimuspuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä eikä toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, eikä se saa edellyttää toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden aikataulujen, tilauslento-ohjelmien tai toimintasuunnitelmien toimittamista, jollei se ole tulli-, teknisistä, liikenne- tai ympäristösyistä tarpeen. Artiklan 5 kohdan mukaan lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä niin, että niiden oikeutta vaihtaa käytettyjen ilma-alusten tyyppiä tai määrää missään kohteessa ei rajoiteta, tiettyjen edellytysten täytyessä. Artiklan 6 kohdassa rajataan niin sanotut kabotaasioikeudet nimenomaisesti sopimuksen ulkopuolelle. Artiklan 7 kohta viittaa sopimuksen liitteeseen 3, jossa määrätään yhteisön lentoyhtiöiden pääsystä USA:n hallituksen liikennealan hankintamenettelyihin.

4 artikla. Luvat. Artiklan mukaan vastaanottaessaan sopimuspuolen lentoyhtiön jättämän, liikennöintilupien ja teknisten lupien myöntämistä koskevat muodolliset vaatimukset täyttävän hakemuksen toisen sopimuspuolen on myönnettävä asianmukaisesti oikeudet ja luvat mahdollisimman nopeasti artiklassa mainittujen edellytysten täytyessä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain (1242/2005) 8 luvussa.

5 artikla. Lupien peruuttaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa kokonaan tai tila-

päisesti toisen sopimuspuolen lentoyhtiön liikennöintiluvat tai tekniset luvat tai rajoittaa niiden toimintaa, jos 4 artiklassa mainitut edellytykset eivät täyty tai jos kyseinen lentoyhtiö ei ole noudattanut sopimuksen 7 artiklassa (lainsäädännön soveltaminen) tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä. Artiklan 2 kohdan mukaan artiklassa määrättyjä oikeuksia ei saa käyttää ennen kuin asiasta on neuvoteltu toisen sopimuspuolen kanssa, elleivät välittömät toimet ole tarpeen 7 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräyksien rikkomisen lopettamiseksi. Artiklan 3 kohdan mukaan artiklan määräykset eivät rajoita kummankaan sopimuspuolen oikeutta kieltäytyä myöntämästä, peruuttaa tai rajoittaa toisen sopimuspuolen lentoyhtiön tai -yhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia taikka asettaa niille ehtoja sopimuksen 8 artiklan (lentoturvallisuus) ja 9 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräysten mukaisesti.

6 artikla. Omistusoikeuteen, investointeihin ja määräysvaltaan liittyvät muut asiat. Artiklan mukaan sopimuspuolet soveltavat sopimuksen liitteen 4 määräyksiä omistusoikeutta, investointeja ja määräysvaltaa koskevien kansallisten lakien ja määräystensä mukaisesti, sen estämättä, mitä muualla sopimuksessa määrätään.

7 artikla. Lainsäädännön soveltaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella, on sovellettava toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin, ja tällaisten ilma-alusten on noudatettava niitä saapuesaan ensin mainitun sopimuspuolen alueelle, lähtiessään sieltä tai sen alueella ollessaan. Artiklan 2 kohdan mukaan toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä, on sovellettava toisen sopimuspuolen lentoyhtiön matkustajiin, miehistöön ja rahtiin.

8 artikla. Lentoturvallisuus. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten vastuuviranomaisten on tunnustettava sopimuspuolten tässä sopimuksessa tarkoitettua lentoliikennettä varten antamat tai hyväksymät ja voimassa olevat lentokelpoisuus- ja päte-

vyystodistukset sekä lupakirjat päteviksi edellyttäen, että todistusten tai lupakirjojen myöntämisvaatimukset vastaavat vähintään Chicagon yleissopimukseen perustuvia vähimmäisvaatimuksia. Vastuuviranomaiset voivat kuitenkin olla tunnustamatta oman alueensa yläpuolella tapahtuvia lentoja varten päteviksi pätevyystodistuksia tai lupakirjoja, joita tällaiset muut viranomaiset ovat myöntäneet tai hyväksyneet sen kansalaisille. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolen vastuuviranomaiset voivat pyytää neuvotteluja muiden vastuuviranomaisten kanssa näiden viranomaisten soveltamista turvallisuusvaatimuksista. Neuvottelut on järjestettävä 45 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, ellei toisin sovita. Jos neuvotteluja pyytäneet vastuuviranomaiset havaitsevat neuvottelujen jälkeen, että toisen sopimuspuolen viranomaiset eivät tehokkaasti täytä ja sovelta mainituilla aloilla turvallisuusnormeja ja -vaatimuksia, jotka vastaavat vähintään Chicagon yleissopimukseen perustuvia vähimmäisvaatimuksia, niiden on ilmoitettava kyseisille viranomaisille huomioistaan sekä kyseisten vähimmäisvaatimusten noudattamisen edellyttämistä toimista. Kyseisten viranomaisten on toteutettava tarvittavat korjaavat toimet. Neuvottelua pyytäneillä vastuuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä, peruuttaa tai rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia, joiden turvallisuutta ne valvovat, jos kyseiset viranomaiset eivät toteuta asianmukaisia korjaavia toimia kohtuullisessa ajassa, ja toteuttaa välittömiä toimia tällaisen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden osalta, jos se on välttämätöntä, jotta estettäisiin edellä mainittujen normien ja vaatimusten täyttämättä ja soveltamatta jättäminen, joka johtaa lentoturvallisuuden välittömään vaarantumiseen. Artiklan 3 kohdan mukaan artiklan nojalla toimitettavat pyynnot ja ilmoitukset on toimitettava samanaikaisesti Euroopan komissiolle. 4 kohdan mukaan artiklan määräyksillä ei estetä vastuuviranomaisia käymästä turvallisuutta koskevia neuvotteluja. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Ilmailuhallinto. Siitä ja sen viranomaistehtävistä säädetään laissa Ilmailuhallinnosta (1247/2005) ja ilmailulaissa.

9 artikla. *Lentoliikenteen turvaaminen.* Artiklan 1 kohdassa sopimuspuolet vahvistavat, että niiden keskinäinen velvoite turvata lentoliikenne siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa sopimusta. Kohdassa viitataan tiettyihin kansainvälisiin velvoitteisiin, joita erityisesti on tältä osin noudatettava. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolten on pyynnöstä annettava toisilleen kaikki tarvittava apu siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvan uhan ja laittomien tekojen estämiseksi. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolten on toimittava sellaisten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi. Artiklan 4 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella toteutetaan tehokkaita turvatoimenpiteitä, ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuviin lisääntyneisiin uhiin vastaamiseksi. Kumpikin sopimuspuoli hyväksyy, että toisen sopimuspuolen edellyttämää turvamääräyksiä on noudatettava ilma-aluksen lähtiesä kyseisen toisen sopimuspuolen alueelta tai ollessa siellä. Kummankin sopimuspuolen on harkittava myönteisesti kaikkia toisen sopimuspuolen pyyntöjä, jotka liittyvät tietyn uhan torjumiseen liittyviin erityisiin turvatoimiin. Artiklan 5 kohdan mukaan sopimuspuoli voi ottaa käyttöön alueellensa pääsyä koskevia turvatoimia ottaen täysimääräisesti huomioon molempien sopimuspuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen. Sopimuspuolen on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon toisen sopimuspuolen jo soveltamat turvatoimet ja sen niitä koskevat näkemykset. Sopimuspuolet tunnustavat kuitenkin, että artiklan määräyksillä ei rajoiteta sopimuspuolen mahdollisuutta kieltää sellaisten lentojen pääsy alueelleen, joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan. Artiklan 6 kohdan mukaan sopimuspuoli voi toteuttaa hätätoimia ja muuttaa niitä vastatakseen lentoliikenteen turvaamiseen kohdistuvaan tiettyyn uhaan. Tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava välittömästi toisen sopimuspuolen vastuuviranomaisille. Artiklan 7 kohdan mukaan sopimuspuolet korostavat yhdenmukaisten käytäntöjen ja vaatimusten kehittämisen

merkitystä keinona parantaa lentoliikenteen turvaamista ja minimoida sääntelyn eroavaisuuksia. Tästä syystä sopimuspuolten on hyödynnettävä ja kehitettävä täysimääräisesti nykyisiä kanavia voimassa olevien ja ehdotettujen turvatoimien käsittelemiseksi. Artiklan 8 kohdan mukaan sopimuspuolen on harkitessaan turvatoimia arvioitava mahdolliset kielteiset vaikutukset kansainväliseen lentoliikenteeseen, ja ellei lainsäädäntö sitä rajoita, otettava tällaiset tekijät huomioon määrittellessään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja asianmukaisia kyseisten turvaamisnäkökohtien käsittelemiseksi. Artiklan 9 kohdan mukaan, kun ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai muu matkustajien, miehistön, ilma-aluksen, lentoaseman tai lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuva laitton teko, sopimuspuolten on avustettava toisiaan tapahtuman tai uhan lopettamiseksi nopeasti ja turvallisesti. Artiklan 10 kohta sisältää määräykset menettelyistä, joita noudatetaan, kun sopimuspuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tässä artiklassa määräytyistä lentoliikenteen turvaamista koskevista määräyksistä. Artiklan 11 kohdan mukaan sopimuspuoli voi pyytää toista sopimuspuolta arvioimaan yhteistyössä, ovatko kyseisen toisen sopimuspuolen erityiset turvatoimet pyynnön esittäneen sopimuspuolen vaatimusten mukaisia. Arviointien tulokset huomioon ottaen pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi päättää, että toisen sopimuspuolen alueella sovelletaan vastaavantasoisia turvatoimia, jolloin lennolta toiselle siirtyvät matkustajat, matkatavarat ja/tai rahti voidaan vapauttaa pyynnön esittäneen sopimuspuolen alueella suoritettavista tarkastuksista. Päätos on annettava tiedoksi toiselle sopimuspuolelle. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 11 luvussa.

10 artikla. Kaupallinen toiminta. Artiklan 1 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöillä on oikeus perustaa toimistoja toisen sopimuspuolen alueelle lentoliikennepalveluidensa ja niihin liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten. Artiklan 2 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöillä on toisen sopimuspuolen maahantulo-, oleskelu- ja työolupia-

koskevien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus tuoda toisen sopimuspuolen alueelle ja pitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa. Suomessa maahantuloa, maassa oleskelua ja työntekoa koskevia säännöksiä on ulkomaalaislaissa (301/2004). Artiklan 3 kohdan mukaan kullakin lentoyhtiöllä on toisen sopimuspuolen alueella maahuolinnan osalta tietyin edellytyksin joko oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa tai vaihtoehtoisesti oikeus valita palveluntarjoaja sellaisten kilpailevien maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti, jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla. Suomessa maahuolinnasta on säädetty ilmailulain 10 luvussa. Artiklan 4 kohdan mukaan lentoyhtiöt saavat myydä lentokuljetuksia toisen sopimuspuolen alueella suoraan ja/tai lentoyhtiön harkinnan mukaan nimeämiensä myyntiedustajien tai muiden asiamiesten välityksellä. Kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia, ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla. Artiklan 5 kohdassa määrätään lentoyhtiöiden oikeudesta vaihtaa ja lähettää paikalliset tulo-ylijäämät toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja määräysten vastaista, myös haluamaansa maahan tai maihin. Artiklan 6 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöillä on oikeus maksaa paikalliset kulunsa toisen sopimuspuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen sopimuspuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti. Artiklan 7 kohdan mukaan sopimuksessa tarjotettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin a) sopimuspuolten lentoyhtiöiden kanssa, b) kolmansien maiden lentoyhtiöiden kanssa sekä c) minkä tahansa maan pintakuljetuksia

tarjoavien yritysten kanssa tietyin edellytyksin. Artiklan 8 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöllä on oikeus tehdä kummankin sopimuspuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä tietyin edellytyksin. Mainittuihin järjestelyihin sovelletaan sopimuksen liitettä 5. Artiklan 9 kohdan mukaan sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat tehdä järjestelyjä ilma-alusten ja miehistön tarjoamisesta kansainväliseen lentoliikenteeseen sopimuspuolten ja kolmansien maiden lentoyhtiöiden kanssa edellytyksellä, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla on asianmukaiset luvat ja että ne noudattavat sellaisia lakeja ja määräyksiä, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kyseisiin järjestelyihin. Artiklan 10 kohdan mukaan molempien sopimuspuolten lentoyhtiöiden ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista sopimuspuolten alueilla tai kolmansissa maissa, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti.

11 artikla. Tullit ja maksut. Artiklan 1 kohta sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävästä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista ilma-alusten, niiden osien, varustojen ja tarvikkeiden osalta. Artiklan 2 kohdan mukaan veroista, tulleista ja maksuista ovat vastavuoroisuuden perusteella vapautettuja myös alakohdissa a–d mainitut varastot, osat, tarvikkeet ja tuotteet. Artiklan 3 kohdan mukaan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettäväksi asianmukaisten viranomaisten valvonnassa. Artiklan 4 kohdan mukaan artiklassa määrättyjä vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun sopimuspuolen lentoyhtiöt ovat tehneet sopimuksen sellaisen toisen lentoyhtiön kanssa, jolle toinen sopimuspuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen sopimuspuolen alueella. Artiklan 5 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan sopimuspuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on

myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua. Artiklan 6 kohdan mukaan, jos kaksi tai useampia jäsenvaltiota aikoo soveltaa neuvoston direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetystä vapautuksesta luopumista Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin näiden jäsenvaltioiden välisiä lentoja varten jäsenvaltioiden alueella toimitettuun polttoaineeseen, sekakomitean on käsiteltävä asia 18 artiklan 4 kohdan e alakohdan mukaisesti. Artiklan 7 kohdan mukaan sopimuspuoli voi pyytää toisen sopimuspuolen apua lentoyhtiönsä tai lentoyhtiöidensä puolesta, jotta veroista, tulleista ja maksuista sekä polttoaineen toimitusmaksusta vapauttaminen voitaisiin varmistaa artiklan mukaisissa olosuhteissa, paitsi siltä osin kuin maksut perustuvat palvelun tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Arvonlisäverolain (1501/1993) kansainvälisen kaupan liittyvää verottomuutta koskevassa 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta.

12 artikla. Liikennemaksut. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten toimivaltaisten laskutusviranomaisten tai -elinten toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määräämien liikennemaksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia, ne eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä ja niiden on jatkauttava tasapuolisesti käyttäjäryhmien kesken. Toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määrättyjen liikennemaksujen ehtojen on jotta tapauksessa oltava vähintään yhtä edulliset kuin mille tahansa muulle lentoyhtiölle myönnetty edullisimmat ehdot. 2 kohdan mukaan maksut voivat kattaa, mutta eivät saa ylittää, toimivaltaisten laskutusviranomaisten tai -elinten lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä tarjoamien asianmukaisten lentoasema- ja ympäristöpalvelujen, lennonvarmistuspalvelujen ja lentoliikenteen turvaamisjärjestelmien kustannuksia. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteiden ja palvelujen,

joista maksut peritään, on oltava tehokkaita ja taloudellisia. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuspuolten on kannustettava alueillaan toimivia toimivaltaisia laskutusviranomaisia tai -elimiä sekä palveluja ja laitteita käyttäviä lentoyhtiöitä neuvotteluihin sekä kannustettava niitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen oikean arvion tekemiseksi maksujen kohtuullisuudesta. Lisäksi sopimuspuolten on kannustettava laskutusviranomaisia antamaan käyttäjille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista liikennemaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta ne voivat esittää näkemyksensä ennen muutosten tekemistä. Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuksen 19 artiklan mukaisen riitojenratkaisumenettelyn yhteydessä kummankaan sopimuspuolen ei katsota rikkovan tämän artiklan määräyksiä, paitsi a) jos se jättää toisen sopimuspuolen valituksen kohteena olevan maksun tai toimenpiteen tutkimatta kohtuullisessa ajassa, tai b) jos se ei tällaisen tutkinnan jälkeen ryhdy kaikkiin käytettävissään oleviin toimenpiteisiin korjataksaan tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

13 artikla. Hinnoittelu. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen hinnat on voitava määrätä vapaasti, eikä niitä tarvitse toimittaa hyväksyttäväksi taikka ilmoittaa. Artiklan 2 kohdan mukaan sen estämättä, mitä 1 kohdassa määrätään, on USA:n lentoyhtiön kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevien kohteiden välillä harjoittamasta kansainvälisestä lentoliikenteestä perittäviksi ehdotettujen tai perittyjen maksujen oltava neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdan tai sen korvaavan vähemmän rajoittavan asetuksen mukaisia. Lisäksi sopimuspuolten lentoyhtiöiden on annettava pyynnöstä välittömästi sopimuspuolten vastuuviranomaisten käyttöön tiedot aikaisemmista, voimassa olevista ja ehdotetuista hinnoista.

14 artikla. Valtion avustukset ja tuki. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet tunnustavat, että valtion avustukset ja tuki voivat vaikuttaa kielteisesti lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisessa. 2 kohdan mukaan,

jos yksi sopimuspuoli katsoo, että toisen sopimuspuolen harkitsema tai antama avustus tai tuki kyseisen toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille vaikuttaisi tai vaikuttaa kielteisesti ensiksi mainitun sopimuspuolen lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin kilpailumahdollisuuksiin, se voi toimittaa huomionsa kyseiselle sopimuspuolelle. Se voi lisäksi pyytää, että 18 artiklassa tarkoitettu sekakomitea kokoontuu käsittelemään asiaa. 3 kohdan mukaan kumpikin sopimuspuoli voi lähestyä toisen sopimuspuolen alueen asiasta vastaavia viranomaisia, jos se katsoo, että näiden viranomaisten harkitsemilla tai antamilla avustuksilla tai tuilla on kielteisiä vaikutuksia kilpailumahdollisuuksiin. 4 kohdassa todetaan, että artiklan mukaisesti käsiteltäviä kysymyksiä voivat olla muun muassa jonkin julkisen tahon pääomaisijoitukset, ristikkäiset, avustukset, takuut, omistussuhteet, verohelpotukset tai verovapaudet.

15 artikla. Ympäristö. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelu on tärkeä osatekijä kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämisen ja täytäntöönpanon yhteydessä. Ne tunnustavat myös, että ympäristönsuojelutoimenpiteiden kustannuksia ja hyötyjä on tarkasteltava huolellisesti kansainvälistä ilmailupolitiikkaa kehitettäessä. 2 kohdan mukaan, harkitessaan ehdotettuja ympäristötoimenpiteitä, sopimuspuolen olisi arvioitava niiden mahdollisia kielteisiä vaikutuksia sopimukseen sisältyvien oikeuksien käyttöön, ja jos tällaisia toimenpiteitä toteutetaan, kielteisiä vaikutuksia olisi pyrittävä lieventämään. 3 kohdan mukaan ympäristönsuojelutoimenpiteitä käyttöön otettaessa on noudatettava Chicagon yleissopimuksen liitteissä olevia ympäristömääräyksiä, ellei eroavuuksista ole ilmoitettu. 4 kohdan mukaan sopimuspuoli voi pyytää sekakomitean koollekutsumista, jos katsoo, että ilmailualan ympäristönsuojeluun liittyvä asia vaikuttaa tämän sopimuksen soveltamiseen tai täytäntöönpanoon.

16 artikla. Kuluttajansuoja. Artiklan mukaan sopimuspuolet vahvistavat, että kuluttajien suojelu on tärkeää ja että sopimuspuoli voi pyytää sekakomitean koollekutsumista merkittävänä pitämistään kuluttajansuojaky-symyksistä neuvottelemiseksi.

17 artikla. *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien toimittajien oikeudesta tarjota järjestelmiään toisen sopimuspuolen matkatoimistoille ja matkailualan yrityksille. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuoli ei saa alueellaan asettaa tai sallia asetettavan rajoittavampia vaatimuksia toisen sopimuspuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien toimittajille kuin se on asettanut omille toimittajilleen. Artiklan 3 kohdan mukaan paikanvarausjärjestelmien omistajilla tai käyttäjillä on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen sopimuspuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin kyseisen toisen sopimuspuolen omistajilla tai käyttäjillä on.

18 artikla. *Sekakomitea.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten edustajista koostuva sekakomitea kokoontuu vähintään kerran vuodessa neuvottelemaan sopimukseen liittyvistä kysymyksistä ja tarkastelemaan sen täytäntöönpanoa. 2 kohdan mukaan sekakomitean koollekutsumista voidaan myös pyytää erikseen sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Sopimuksen 20 artiklan tai liitteen 2 osalta sekakomitea voi kuitenkin käsitellä ainoastaan tiettyjä kysymyksiä. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, ellei toisin sovi. 3 kohdan mukaan sekakomitea tarkastelee viimeistään ensimmäisessä vuosikokouksessaan ja sen jälkeen tarvittaessa sopimuksen täytäntöönpanoa kokonaisuutena. 4 kohta sisältää tarkemmat määräykset siitä yhteistyöstä, jota sekakomitea kehittää. 5 kohdan mukaan sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on maksimoida hyödyt kuluttajien, lentoyhtiöiden, työntekijöiden ja yhteisöjen näkökulmasta Atlantin molemman puolin ulottamalla tämä sopimus koskemaan kolmansia maita. Sekakomitea laatii ehdotuksen edellytyksistä ja menettelyistä tältä osin. 6 kohdan mukaan sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti.

19 artikla. *Välimiesmenettely.* Artikla sisältää määräykset välimiesmenettelystä riidoissa, joita ei saada ratkaistua sekakomiteassa. Ennen välimiesmenettelyä on mahdol-

lista sopia siitä, että riita saatetaan tietyn henkilön tai elimen ratkaistavaksi.

20 artikla. *Kilpailu.* Artiklan mukaan sopimuspuolet tunnustavat kilpailun tärkeyden sopimuksen tavoitteiden edistämiseksi. Artikla sisältää määräykset sopimuspuolten kilpailuviranomaisten yhteistyöstä, jota lisätään mahdollisimman paljon liitteen 2 mukaisesti, ottaen huomioon viranomaisten erilaiset vastuut, toimivallan ja menettelyt. Yhteistyön tuloksista on ilmoitettava vuosittain sekakomitealle.

21 artikla. *Neuvottelut toisen vaiheen sopimuksesta.* Artiklan 1 kohdassa todetaan sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena olevan vapauttaa lentoliikennemarkkinoita edelleen. Tässä tarkoituksessa sopimuspuolet aloittavat neuvottelut seuraavan vaiheen sopimuksesta viimeistään 60 päivän kuluttua ensimmäisen vaiheen sopimuksen väliaikaisen soveltamisen alkamisesta. Artiklan 2 kohdan mukaan toisen vaiheen neuvotteluohjelmassa on oltava seuraavat toisen tai molempien sopimuspuolten ensisijaiset kiinnostuksen aiheet: a) liikenneoikeuksien vapauttaminen edelleen; b) ulkomaisten investointien lisämahdollisuudet; c) ympäristötoimenpiteiden ja infrastruktuurirajoitusten vaikutus liikenneoikeuksien käyttöön; d) pääsyn avaaminen edelleen julkisille lentoliikennemarkkinoille; ja e) ilma-aluksen tarjoaminen käyttöön miehistöineen. Artiklan 3 kohdan mukaan edistymistä kohti toisen vaiheen sopimusta arvioidaan viimeistään 18 kuukauden kuluttua neuvottelujen aloittamispäivästä 1 kohdan mukaisesti. Jos sopimuspuolet eivät pääse toisen vaiheen sopimukseen 12 kuukauden kuluessa arvioinnin aloittamisesta, kumpikin sopimuspuoli varaa itselleen oikeuden peruuttaa tässä sopimuksessa mainitut oikeudet. Peruuttaminen voidaan toteuttaa aikaisintaan sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden alussa, joka alkaa vähintään 12 kuukauden kuluttua päivästä, jona ilmoitus peruuttamisesta on annettu.

22 artikla. *Suhde muihin sopimuksiin.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen 25 artiklassa tarkoitetun väliaikaisen soveltamiskauden aikana keskeytetään liitteessä 1 olevassa 1 jaksossa lueteltujen USA:n ja EY:n jäsenvaltioiden välisten kahdenvälisten sopimusten soveltaminen, ellei liitteessä 1 ole-

vassa 2 jaksossa toisin määrätä. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen tullessa voimaan 26 artiklan mukaisesti, se korvaa USA:n ja EY:n jäsenvaltioiden väliset kahdenväliset sopimukset, ellei liitteessä 1 olevassa 2 jaksossa toisin määrätä. 3 kohdan mukaan, jos sopimuspuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAO:n tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava asian huomioon ottamiseksi.

23 artikla. Voimassaolon päätyminen. Artikla sisältää määräykset sopimuksen irtisanomismenettelystä. Irtisanomisilmoitus on toimitettava sekä toiselle sopimuspuolelle että ICAO:lle.

24 artikla. Rekisteröinti ICAO:ssa. Artiklan mukaan sopimus ja sen muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa.

25 artikla. Väliaikainen soveltaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusta sovelletaan väliaikaisesti 30 päivästä maaliskuuta 2008 lukien. 2 kohdan mukaan kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestä, jonka mukaan se ei enää aio soveltaa sopimusta.

26 artikla. Voimaantulo. Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen noottienvaihdon, jolla on vahvistettu, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Artikla sisältää tarkemmat määräykset noottienvaihdossa sovellettavasta menettelystä.

Liitteet. Sopimuksessa on kaikkiaan viisi liitettä.

Liitteessä 1 luetellaan ne kahdenväliset lentoliikennesopimukset, joiden soveltaminen keskeytetään tai jotka korvataan. Liitteen 1 jakso 3 sisältää tarkennuksen liittyen USA:n lentoyhtiöille myönnettäviin rahdinkuljetusoikeuksiin. Liitteen 1 jakso 4 sisältää määräyksiä Irlannin ja USA:n välisistä siirtymäajakajärjestelyistä.

Liite 2 sisältää määräykset lentoliikennealan kilpailukysymyksiin liittyvästä yhteistyöstä. Yhteistyön toteuttamisesta vastaavat USA:n liikenneministeriö ja EY:n komissio.

Liitteen 3 mukaan EY:n lentoyhtiöillä on tietyin edellytyksin oikeus osallistua USA:n hallituksen liikennealan hankintamenettelyihin. Poikkeuksena tästä on puolustushallinnon hankkima liikenne.

Liitteessä 4 on kolme artiklaa, jotka sisältävät määräyksiä lentoyhtiöiden omistusoikeuteen ja määräysvaltaan sekä investointeihin liittyvistä asioista.

Liitteen 5 määräykset koskevat tuotemerkki- ja luvakejärjestelyihin osallistumisen edellytyksiä.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan laila ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella.

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välistä lentoliikennesopimusta sovelletaan sen 25 artiklan mukaan väliaikaisesti 30 päivästä maaliskuuta 2008 lukien. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan sen vuoksi otettavaksi säännös, jonka mukaan tasavallan presidentin asetuksella voitaisiin erikseen säätää lain väliaikaisesta soveltamisesta siihen saakka, kunnes sopimus tulee kansainvälisesti voimaan.

3 Voimaantulo

Sopimus tulee kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen noottienvaihdon, jolla on vahvistettu, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samana ajankohtana kuin

sopimus tulee voimaan. Tasavallan presidentin asetuksella voidaan kuitenkin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantumista.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Euroopan yhteisön ja jäsenvaltioiden välinen toimivallanjako

Yhteisöoikeuden näkökulmasta Euroopan yhteisön ja Amerikan yhdysvaltojen välinen lentoliikennesopimus on niin sanottu jaetun toimivallan sopimus eli sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain yhteisön ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Koska eduskunnan hyväksymistoimivalta ei perustuslain tulkintakäytännön mukaan koske yhteisön toimivaltaan kuuluvan sopimuksen osia (PeVL 6/2001 vp), eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin sopimuksen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksessa itsessään ei ole määräyksiä, jotka osoittaisivat, miten toimivalta yhteisön ja jäsenvaltioiden kesken tarkkaan ottaen jakautuu. Myös EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdassa määrätään lentoliikenteen osalta vain, että yhteisöllä on tällä alalla toimivaltaa, jos neuvosto niin päättää. Annetun yhteisölainsäädännön myötä yhteisön toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu yhteisöasetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotoimet. EY:n ja USA:n välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista yhteisöasetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista ((ETY) N:o 2409/92), markkinoillepääsystä ((ETY) N:o 2408/92), yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista ((ETY) N:o 2407/92), lentoturvallisuudesta ((EY) N:o 1592/2002) sekä siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 2320/2002). Tällä perusteella ainakin sopimuksen 3—5, 8—9 ja 13 artiklojen määräyk-

set kuuluvat osittain Euroopan yhteisön ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät ovat yhteisön yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan kuuluvia asioita. Näin ollen sopimuksen 17 artiklan määräykset kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopuinnassa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunta on todennut, että jos sopimuksessa määritellyt käsitteet koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita, määritelmät vaikuttavat välillisesti näiden lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja soveltamiseen ja kuuluvat siksi itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Seuraavassa käsitellään sopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL

6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Sopimuksen 3 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. EY:n ja USA:n välinen lentoliikennesopimus tulee, tullessaan kansainvälisesti voimaan, korvaamaan voimassa olevat jäsenvaltioiden ja USA:n kahdenväliset sopimukset. Säännöllisestä ja ei-säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä säädetään ilmailulain 73 ja 75 §:ssä, ja Yhdysvaltojen ja Suomen välisen liikenteeseen on täydentäen sovellettu Suomen ja Yhdysvaltain välillä tehtyä lentoliikennesopimusta. Suomen ja Yhdysvaltain välisen sopimuksen syrjäytyminen tällä sopimuksella ei edellytä kuitenkaan lainmuutoksia, koska ilmailulain 1 § tunnistaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ensisijaisuuden ja sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Tällä perusteella sopimuksen 3 artiklan määräysten voidaan katsoa kuuluvan jäsenvaltioiden toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan. Sopimuksen liitteen 1 jakso 3 sisältää tarkennuksen 3 artiklaan USA:n lentoyhtiöille myönnettävien rahdinkuljetusoikeuksien osalta ja kuuluu siten 3 artiklan tavoin lainsäädännön alaan.

Liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 4—5 artiklat liittyvät Ilmailuhallinnon toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 8 luvussa. Artiklat kuuluvat osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 8 artikla liittyy Ilmailuhallinnon toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Ilmailuhallinnosta ja ilmailulaissa. Ilmaa-alusten lentokelpoisuudesta ja miehistön pätevyysvaatimuksista säädetään ilmailulaissa ja soveltuvassa yhteisön lainsäädännössä. Artiklan määräykset kuuluvat jäsenvaltion osittaiseen toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoliikenteen turvaamista koskevan 9 artiklan määräykset liittyvät Ilmailuhallinnolle ja lentoasemien pitäjille ilmailulain 11 luvus-

sa säädettyihin velvoitteisiin. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Kaupallista toimintaa koskevaa sopimuksen 10 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Yhteisön sijoittautumisoikeutta koskevat säännökset eivät lähtökohtaisesti ulotu kolmansista valtioista oleviin henkilöihin tai yhtiöihin. Kun kolmansista maista tuleva henkilö haluaa aloittaa ammatinharjoittamisen tai perustaa yhtiön jossakin jäsenvaltiossa, häneen sovelletaan kyseisen jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa. 10 artiklan 3 kohdan määräykset koskevat maa-huolintaa, josta on säännöksiä ilmailulain 10 luvussa. 10 artiklan määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklan 1 ja 2 kohta sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Ne kuuluvat kuitenkin lainsäädännön alaan, koska niistä on Suomessa voimassa laintasoista sääntelyä. Arvonlisäverolain 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta.

Sopimuksella perustettavaa, sopimuspuolten edustajista koostuvaa sekakomiteaa koskevat sopimusmääräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska sekakomitea voi tehdä päätöksiä Suomessa lainsäädännön alaan kuuluvassa asiassa. Sopimuksen 18 artiklan määräysten mukaan sekakomitea käsittelee sopimuksen tulkintaa ja soveltamista koskevia kysymyksiä. Sekakomitean päätökset voivat vaikuttaa siihen, miten jäsenvaltion osittaiseen toimivaltaan kuuluvaa ja Suomessa laintasoisena säänneltyä asiaa koskevaa sopimusmääräystä on sovellettava. Sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti, mikä merkitsee sitä, että jäsenvaltio ei käytännössä joudu hyväksymään vastustamaansa päätöstä.

Sopimuksen 19 artikla sisältää määräykset välimiesmenettelystä, jossa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Tällöin voi tulla si-

tovasti ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvaksi 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 täysivaltaisuuskäsitteen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Sekakomitean päätösvaltaa ja riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta säätämisyjärjestykseen.

Sopimus sisältää edellä mainituilla perusteilla lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja vaatii perustuslain 94 §:n mukaan eduskunnan hyväksymisen.

Sopimus ei sisällä 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 hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislaki voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

Eduskunta hyväksyisi Washingtonissa 30 päivänä huhtikuuta 2007 allekirjoitetun Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

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

Lakiehdotus

Laki

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Washingtonissa 30 päivänä huhtikuuta 2007 Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.
Tasavallan presidentin asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

Helsingissä 21 päivänä joulukuuta 2007

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

Lentoliikennesopimus

AMERIKAN YHDYSVALLAT (jäljempänä "Yhdysvallat")

sekä

ITÄVALLAN TASAVALTA,

BELGIAN KUNINGASKUNTA,

BULGARIAN TASAVALTA,

KYPROKSEN TASAVALTA,

TŠEKin TASAVALTA,

TANSKAN KUNINGASKUNTA,

VIRON TASAVALTA,

SUOMEN TASAVALTA,

RANSKAN TASAVALTA,

SAKSAN LIITTOTASAVALTA,

HELLEENIEN TASAVALTA,

UNKARIN TASAVALTA,

IRLANTI,

ITALIAN TASAVALTA,

LATVIAN TASAVALTA,

LIETTUAN TASAVALTA,

LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA,

MALTA,

ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,

PUOLAN TASAVALTA,

PORTUGALIN TASAVALTA,

ROMANIA,

SLOVAKIAN TASAVALTA,

SLOVENIAN TASAVALTA,

ESPANJAN KUNINGASKUNTA,

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA,

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen sopimuspuolina ja Euroopan unionin jäsenvaltioina, (jäljempänä "jäsenvaltiot"),

sekä EUROOPAN YHTEISÖ, jotka

HALUAVAT edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden keskinäiseen kilpailuun markkinoilla, joilla valtion osallistuminen ja sääntely on mahdollisimman vähäistä;

HALUAVAT helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista esimerkiksi kehittämällä lentoliikenneverkostoja, jotka vastaavat tarkoituksenmukaisia lentoliikennepalveluja koskeviin matkustajien ja rahdinlähettäjien tarpeisiin;

HALUAVAT taata lentoyhtiöille mahdollisuudet tarjota matkustajille ja rahdinlähettäjille kilpailukykyisiä hintoja ja palveluja avoimilla markkinoilla;

HALUAVAT, että lentoliikenneteollisuuden kaikki sektorit, mukaan luettuina lentoyhtiöiden työntekijät, hyötyvät markkinoiden vapauttamista koskevasta sopimuksesta;

HALUAVAT varmistaa, että kansainvälinen lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua ja vahvistavat vakavan huolensa ilma-alusten turvallisuuteen kohdistuvista teoista tai uhista, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentoliikenteeseen sekä heikentävät yleisön luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen;

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen;

TOTEAVAT, että valtion avustukset voivat vaikuttaa kielteisesti lentoyhtiöiden väliseen kilpailuun ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteiden saavuttamisen;

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämisen ja täytäntöönpanon yhteydessä;

OTTAVAT HUOMIOON kuluttajansuojan tärkeyden, Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyn yleissopimuksen mukainen suojelu mukaan luettuna;

AIKOVAT voimassa olevilla sopimuksilla luodun kehyksen pohjalta pyrkiä avaamaan markkinoille pääsyn ja maksimoimaan hyödyt kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmin puolin;

TOTEAVAT, että niiden on tärkeää parantaa lentoyhtiöidensä pääsyä maailmanlaajuisille pääomamarkkinoille kilpailun vahvistamiseksi ja tämän sopimuksen tavoitteiden edistämiseksi;

AIKOVAT olla esikuvana muulle maailmalle edistääkseen tämän elintärkeän talussektorin vapauttamista,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

1. "sopimuksella" tätä sopimusta, sen liitteitä ja lisäystä sekä niiden muutoksia;

2. "lentoliikenteellä" matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista lentoteitse joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan;

3. "yleissopimuksella" Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien:

a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Yhdysvallat että käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta asiaan liittyvä yksi tai useampi jäsenvaltio on ratifioinut, ja

b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai liitteiden muutokset sillä edellytyksellä, että liite tai muutos on voimassa sekä Yhdysvalloissa että käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta asiaan liittyvässä yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa;

4. "täydellä korvauksella" korvausta annetuista palveluista mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;

5. "kansainvälisellä lentoliikenteellä" lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolella sijaitsevassa ilmatilassa;

6. "sopimuspuolella" joko Yhdysvaltoja tai Euroopan yhteisöä ja sen jäsenvaltioita;

7. "hinnalla" lentoyhtiöiden ja niiden asiainmiesten matkustajien, matkatavaroiden ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) ilmakuljetuksesta, mukaan luettuna kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvä pintakuljetus, veloittamia hintoja, maksuja ja korvauksia sekä niiden ehtoja;

8. "laskulla ilman kaupallista tarkoitusta" muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;

9. "alueella" Yhdysvaltojen osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerta, jotka kuuluvat sen suvereniteettiin ja lainkäyttövaltaan, sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerta, joihin sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitussa perustamissopimuksessa tai sen korvaavassa oikeudellisessä välineessä säädettyjen edellytysten mukaisesti. Tämän sopimuksen soveltamisella Gibraltarin lentoasemaan ei katsota olevan vaikutusta Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereniteettia koskevassa riidassa, jolla kyseinen lentoasema sijaitsee, eikä Gibraltarin lentoaseman jättämiseen edelleen jäsenvaltioiden välillä 18 päivänä syyskuuta 2006 voimassa olleiden yhteisön ilmailualan toimenpiteiden ulkopuolelle Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetun Gibraltarin lentokenttää koskevan ministerien julkilausuman mukaisesti;

10. "liikennemaksulla" lentoyhtiöiltä perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

2 artikla

Oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet

Kumpikin sopimuspuoli antaa molempien sopimuspuolten lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisesta.

3 artikla

Oikeuksien myöntäminen

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat oikeudet, joiden

mukaisesti kyseisen sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä:

a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;

b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;

c) oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä seuraavilla reiteillä:

i) Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden osalta reitit Yhdysvaltojen alueen takana sijaitsevien lähtöpaikkojen ja Yhdysvalloissa sijaitsevien kohteiden sekä välilaskupaikkojen kautta kaikkiin jäsenvaltioissa sijaitseviin kohteisiin ja niistä edelleen, ja pelkkien rahtikuljetusten osalta reitit kaikkien jäsenvaltioiden ja kaikkien kohteiden välillä (mukaan luettuina muissa jäsenvaltiossa sijaitsevat kohteet);

ii) Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden lentoyhtiöiden (jäljempänä "yhteisön lentoyhtiöt") osalta reitit jäsenvaltioiden alueiden takana sijaitsevista lähtöpaikoista ja jäsenvaltioissa sijaitsevien kohteiden sekä välilaskupaikkojen kautta kaikkiin Yhdysvalloissa sijaitseviin kohteisiin ja niistä edelleen, ja pelkkien rahtikuljetusten osalta reitit Yhdysvaltojen ja kaikkien kohteiden välillä; ja yhdistelmäpalveluiden osalta reitit kaikkien Yhdysvalloissa sijaitsevien kohteiden ja kaikkien Euroopan yhteisöllä ilmailualueella (jäljempänä "ECAA") sijaitsevien kohteiden välillä tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen; ja

d) muut tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet.

2. Kukin lentoyhtiö voi valintansa mukaan jollain tai kaikilla lennoillaan:

a) liikennöidä yhteen suuntaan tai molempiin suuntiin;

b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

c) liikennöidä missä yhdistelmässä tahansa ja missä järjestyksessä tahansa sopimuspuolten alueiden takana olevien kohteiden, välilaskupaikkojen, sopimuspuolten alueilta edelleen liikennöitäessä olevien kohteiden ja sopimuspuolten alueilla olevien kohteiden välillä;

d) jättää väliin haluamansa kohteen tai kohteet;

e) siirtää missä tahansa kohteessa ilma-aluksesta liikennettä toiseen ilma-alukseensa;

f) liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan kohteen takana olevaan kohteeseen joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa ja tarjota yleisölle tällaista liikennettä suorana lentoliikenteenä;

g) tehdä välilaskuja mihin tahansa kohteeseen kummankin sopimuspuolen alueella tai sen ulkopuolella;

h) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen sopimuspuolen alueen halki; sekä

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

suunnasta riippumatta ja ilman maantieteellisiä rajoituksia, menettämättä oikeuttaan kuljettaa tämän sopimuksen muutoin sallimaa liikennettä.

3. Tämän artiklan 1 kohdan määräyksiä sovelletaan:

a) Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden osalta, jos lentoliikenne on osa Yhdysvaltoihin suuntautuvaa liikennettä pelkkää rahtiliikennettä lukuun ottamatta, ja

b) yhteisön lentoyhtiöiden osalta, jos lentoliikenne on osa johonkin jäsenvaltioon suuntautuvaa liikennettä, lukuun ottamatta i) pelkkää rahtiliikennettä ja ii) Yhdysvaltojen ja ECAA:n jäsenten välisiä yhdistelmäpalveluita tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen.

4. Kummankin sopimuspuolen on sallittava, että lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja määrän markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan sopimuspuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä eikä toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, eikä se saa edellyttää toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden aikataulujen, tilauslento-ohjelmien tai toimintasuunnitelmien toimittamista, jollei se ole tulli-, teknisistä, liikenne- tai ympäristösyistä (15 artiklan mukaisesti) tarpeen yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

5. Lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä niin, että niiden oikeutta

vaihtaa käytettyjen ilma-alusten tyyppiä tai määrää missään kohteessa ei rajoiteta, edellyttäen, että liikenne a) Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden osalta on osa Yhdysvaltoihin yhteydessä olevaa reittiä, lukuun ottamatta pelkkää rahtiliikennettä ja b) yhteisön lentoyhtiöiden osalta on osa johonkin jäsenvaltioon yhteydessä olevaa reittiä, lukuun ottamatta i) pelkkää rahtiliikennettä ja ii) Yhdysvaltojen ja ECAA:n jäsenten välisiä yhdistelmäpalveluita tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen.

6. Tämän sopimuksen määräysten ei katsota oikeuttavan

a) Yhdysvaltojen lentoyhtiöitä ottamaan jonkin jäsenvaltion alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta vastaan johonkin toiseen kohteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella, eikä

b) yhteisön lentoyhtiöitä ottamaan Yhdysvaltojen alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta vastaan johonkin toiseen kohteeseen Yhdysvaltojen alueella.

7. Yhteisön lentoyhtiöiden pääsystä Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyihin määrätään liitteessä 3.

4 artikla

Luvat

Vastaanottaessaan sopimuspuolen lentoyhtiön jättämän, liikennöintilupien ja teknisten lupien myöntämistä koskevat muodolliset vaatimukset täyttävän hakemuksen toisen sopimuspuolen on myönnettävä asianmukaiset oikeudet ja luvat mahdollisimman nopeasti sillä edellytyksellä, että

a) Yhdysvaltojen lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta kuuluvat Yhdysvalloille tai sen kansalaisille tai molemmille, lentoyhtiöllä on Yhdysvaltojen myöntämä toimilupa ja sen päätoimipaikka on Yhdysvaltojen alueella;

b) yhteisön lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta kuuluvat jäsenvaltiolle tai jäsenvaltioille tai jäsenvaltion tai -valtioiden kansalaisille tai molemmille, lentoyhtiöllä on yhteisössä

myönnetty toimilupa ja sen päätoimipaikka on Euroopan yhteisön alueella;

c) lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin ja aseuksiin perustuvat ehdot, joita hakemuksen käsittelevä sopimuspuoli normaalisti soveltaa kansainväliseen lentoliikenteeseen, sekä

d) 8 artiklan (lentoturvallisuus) ja 9 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräyksiä noudatetaan ja sovelletaan.

5 artikla

Lupien peruuttaminen

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen sopimuspuolen lentoyhtiön liikennöintiluvat tai tekniset luvat tai rajoittaa niiden toimintaa, jos

a) Yhdysvaltojen lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta eivät kuulu Yhdysvalloille tai sen kansalaisille tai kummallekin, lentoyhtiöllä ei ole Yhdysvaltojen myöntämää toimilupaa tai sen päätoimipaikka ei ole Yhdysvaltojen alueella;

b) yhteisön lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta eivät kuulu jäsenvaltiolle tai jäsenvaltioille tai jäsenvaltion tai -valtioiden kansalaisille tai kummallekin, lentoyhtiöllä ei ole yhteisössä myönnettyä toimilupaa tai sen päätoimipaikka ei ole Euroopan yhteisön alueella;

c) kyseinen lentoyhtiö ei ole noudattanut tämän sopimuksen 7 artiklassa (lainsäädännön soveltaminen) tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä.

2. Elleivät välittömät toimet ole tarpeen tämän artiklan 1 kohdan c alakohdan määräysten rikkomisen lopettamiseksi, tässä artiklassa määrättyjä oikeuksia ei saa käyttää ennen kuin asiasta on neuvoteltu toisen sopimuspuolen kanssa.

3. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita kummankaan sopimuspuolen oikeutta kieltäytyä myöntämästä, peruuttaa tai rajoittaa toisen sopimuspuolen lentoyhtiön tai -yhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia taikka asettaa niille ehtoja 8 artiklan (lentoturvallisuus) ja 9 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräysten mukaisesti.

6 artikla

Omistusoikeuteen, investointeihin ja määräysvaltaan liittyvät muut asiat

Sopimuspuolet soveltavat päätöksissään liitteen 4 määräyksiä omistusoikeutta, investointeja ja määräysvaltaa koskevien kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti, sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään.

7 artikla

Lainsäädännön soveltaminen

1. Toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella, on sovellettava toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin, ja tällaisten ilma-alusten on noudatettava niitä saapuessaan ensin mainitun sopimuspuolen alueelle, lähtiessään sieltä tai sen alueella ollessaan.

2. Toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä (mukaan luettuina maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt) on sovellettava toisen sopimuspuolen lentoyhtiön matkustajiin, miehistöön ja rahtiin.

8 artikla

Lentoturvallisuus

1. Sopimuspuolten vastuuviranomaisten on tunnustettava sopimuspuolten tässä sopimuksessa tarkoitettua lentoliikennettä varten antamat tai hyväksymät ja voimassa olevat lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat päteviksi edellyttäen, että todistusten tai lupakirjojen myöntämisvaatimukset vastaavat vähintään yleissopimukseen perustuvia vähimmäisvaatimuksia. Vastuuviranomaiset voivat kuitenkin olla tunnustamatta oman alueensa yläpuolella tapahtuvia lentoja varten päteviksi pätevyystodistuksia tai lupa-

kirjoja, joita tällaiset muut viranomaiset ovat myöntäneet tai hyväksyneet sen kansalaisille.

2. Sopimuspuolen vastuuviranomaiset voivat pyytää neuvotteluja muiden vastuuviranomaisten kanssa näiden viranomaisten soveltamista turvallisuusvaatimuksista, jotka koskevat niiden valvonnassa olevien ilmailulaitteistoja, miehistöjä, ilma-aluksia ja lentoyhtiöiden lentotoimintaa. Neuvottelut on järjestettävä 45 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, ellei toisin sovita. Jos neuvotteluja pyytäneet vastuuviranomaiset havaitsevat tällaisten neuvottelujen jälkeen, että toisen sopimuspuolen viranomaiset eivät tehokkaasti täytä ja sovelta mainituilla aloilla turvallisuusnormeja ja -vaatimuksia, jotka vastaavat vähintään yleissopimukseen perustuvia vähimmäisvaatimuksia, niiden on ilmoitettava kyseisille viranomaisille huomioistaan sekä kyseisten vähimmäisvaatimusten noudattamisen edellyttämistä toimista. Kyseisten viranomaisten on toteutettava tarvittavat korjaavat toimet. Neuvottelua pyytäneillä vastuuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä, peruuttaa tai rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia, joiden turvallisuutta ne valvovat, jos kyseiset viranomaiset eivät toteuta asianmukaisia korjaavia toimia kohtuullisessa ajassa, ja toteuttaa välittömiä toimia tällaisen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden osalta, jos se on välttämätöntä, jotta estettäisiin edellä mainittujen normien ja vaatimusten täyttämättä ja soveltamatta jättäminen, joka johtaa lentoturvallisuuden välittömään vaarantumiseen.

3. Tämän artiklan nojalla toimitettavat pyynnot ja ilmoitukset on toimitettava samanaikaisesti Euroopan komissiolle.

4. Tämän artiklan määräyksillä ei estetä sopimuspuolten vastuuviranomaisia käymästä turvallisuutta koskevia neuvotteluja, mukaan luettuina neuvottelut, jotka liittyvät turvallisuusvaatimusten tavanomaiseen soveltamiseen tai ajoittain mahdollisesti aiheutuviin hätätilanteisiin.

9 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Sopimuspuolet vahvistavat kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja

velvoitteidensa mukaisesti, että niiden keskinäinen velvoite turvata lentoliikenne siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta sopimuspuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvia yleisiä oikeuksia ja velvoitteita sopimuspuolten on noudatettava erityisesti seuraavia sopimuksia: Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 tehty yleissopimus rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 tehty yleissopimus ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 tehty siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskeva yleissopimus ja Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 tehty kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemistä koskeva lisäpöytäkirja.

2. Sopimuspuolten on pyynnöstä annettava toisilleen kaikki tarvittava apu siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvan uhan estämiseksi, mukaan luettuina siviili-ilmailuksen laitton haltuunotto ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvat muut laittomat teot.

3. Sopimuspuolten on toimittava sellaisten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu yleissopimuksen liitteiksi; niiden on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella, ja sopimuspuolen alueella olevien lentoasemien ylläpitäjät toimivat kyseisten lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, käsimatkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen kuormaamista sekä näiden tapahtumien aikana, ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuviin lisääntyneisiin uhkiin vastaamiseksi. Kumpikin so-

pimuspuoli hyväksyy, että toisen sopimuspuolen edellyttämiä turvamääräyksiä on noudatettava ilma-aluksen lähtiessä kyseisen toisen sopimuspuolen alueelta tai ollessa siellä. Kummankin sopimuspuolen on harkittava myönteisesti kaikkia toisen sopimuspuolen pyyntöjä, jotka liittyvät tietyn uhan torjumiin liittyviin erityisiin turvatoimiin.

5. Sopimuspuoli voi ottaa käyttöön alueellensa pääsyä koskevia turvatoimia ottaen täysimääräisesti huomioon molempien sopimuspuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen. Sopimuspuolen on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon toisen sopimuspuolen jo soveltamat turvatoimet ja sen niitä koskevat näkemykset. Kumpikin sopimuspuoli tunnustaa kuitenkin, että tämän artiklan määräyksillä ei rajoiteta sopimuspuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.

6. Sopimuspuoli voi toteuttaa hätätoimia ja muuttaa niitä vastatakseen lentoliikenteen turvaamiseen kohdistuvaan tiettyyn uhkaan. Tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava välittömästi toisen sopimuspuolen vastuuviranomaisille.

7. Sopimuspuolet korostavat yhdenmukaisen käytäntöjen ja vaatimusten kehittämisen merkitystä keinona parantaa lentoliikenteen turvaamista ja minimoida sääntelyn eroavaisuuksia. Tästä syystä sopimuspuolten on hyödynnettävä ja kehitettävä täysimääräisesti nykyisiä kanavia voimassa olevien ja ehdotettujen turvatoimien käsittelemiseksi. Sopimuspuolet odottavat, että neuvotteluissa käsitellään muun muassa toisen sopimuspuolen ehdottamia tai valmistelemia uusia turvatoimia, mukaan lukien turvatoimien tarkastaminen muuttuneiden olosuhteiden johdosta, sopimuspuolen ehdottamia toimenpiteitä toisen sopimuspuolen turvavaatimusten noudattamiseksi, mahdollisuuksia muuttaa nopeutusti lentoliikenteen turvatoimia koskevia vaatimuksia sekä sopimuspuolen vaatimusten yhdenmukaisuutta toisen sopimuspuolen lainsäädännöllisten velvoitteiden kanssa. Tällaisten neuvottelujen olisi edistettävä uusista turvaaloitteista ja -vaatimuksista ilmoittamista varhaisessa vaiheessa ja niiden käsitelyä ennakolta.

8. Rajoittamatta tarvetta toteuttaa välittömiä lentoliikenteen turvaamistoimia sopimuspuolet vahvistavat, että harkitessaan turvatoimia sopimuspuolen on arvioitava mahdolliset kielteiset vaikutukset kansainväliseen lentoliikenteeseen, ja ellei lainsäädäntö sitä rajoita, otettava tällaiset tekijät huomioon määritellään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja asianmukaisia kyseisten turvaamiskäsittelemiseksi.

9. Kun ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai muu matkustajien, miehistön, ilma-aluksen, lentoaseman tai lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuva laitton teko, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä tapahtuman tai uhan lopettamiseksi nopeasti ja turvallisesti.

10. Kun sopimuspuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tässä artiklassa määrätyistä lentoliikenteen turvaamista koskevista määräyksistä, sopimuspuolen vastuuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen vastuuviranomaisten kanssa. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen sopimuspuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja. Hätälanteessa sopimuspuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimiin ennen kuin 15 päivää on kulunut.

11. Tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetun, lentoliikenteen turvaamisvaatimusten ja -käytäntöjen mukaisuutta koskevan lentoasemien arvioinnin lisäksi sopimuspuoli voi pyytää toista sopimuspuolta arvioimaan yhteistyössä, ovatko kyseisen toisen sopimuspuolen erityiset turvatoimet pyynnön esittäneen sopimuspuolen vaatimusten mukaisia. Sopimuspuolten vastuuviranomaisten on koordinoitava etukäteen, mitkä lentoasemat arvioidaan ja milloin, sekä määriteltävä menettelyt tällaisten arviointien tulosten käsittelemiseksi. Arviointien tulokset huomioon ottaen pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi päättää, että toisen sopimuspuolen alueella sovelletaan vastaavantasoisia turvatoimia, jolloin lennolta toiselle siirtyvät matkustajat,

matkatavarat ja/tai rahti voidaan vapauttaa pyynnön esittäneen sopimuspuolen alueella suoritettavista tarkastuksista. Tällainen päätös on annettava tiedoksi toiselle sopimuspuolelle.

10 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöllä on oikeus perustaa toimistoja toisen sopimuspuolen alueelle lentoliikennepalveluidensa ja niihin liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten.

2. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöllä on toisen sopimuspuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupia koskevien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus tuoda toisen sopimuspuolen alueelle ja pitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa.

3. a) Rajoittamatta jäljempänä olevan b alakohdan soveltamista, kullakin lentoyhtiöllä on toisen sopimuspuolen alueella maahuolinnan osalta:

i) oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa ("omahuolinta") tai vaihtoehtoisesti

ii) oikeus valita palveluntarjoaja sellaisten kilpailevien maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti, jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

b) Edellä olevan a alakohdan i ja ii luetelmakohdan mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa ainoastaan lentoaseman turvallisuuskäytännöstä johtuva käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin puute. Jos tällaiset rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintaa tarjoavien yritysten välillä ei ole tosiasiallista kilpailua, maahuolintapalvelujen on oltava saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoyhtiöille, eivätkä palvelujen hinnat saa ylittää niiden täysiä kustannuksia, joihin kuuluu kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen.

4. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiö saa myydä lentokuljetuksia toisen sopimus-

puolen alueella suoraan ja/tai lentoyhtiön harkinnan mukaan nimeämiensä myyntiedustajien tai muiden asiamiesten välityksellä. Kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia, ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

5. Kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus vaihtaa ja lähettää paikalliset tuloylijäämät toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja määräysten vastaista, myös haluamaansa maahan tai maihin. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä vaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa.

6. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöllä on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuina polttoaineostokset, toisen sopimuspuolen alueella paikallisessa valuutas- sa. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen sopimuspuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

7. Sopimuksessa tarkoitettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

- a) sopimuspuolten lentoyhtiöiden kanssa;
- b) kolmansien maiden lentoyhtiöiden kanssa; sekä
- c) minkä tahansa maan pintakuljetuksia (maa- ja merikuljetukset) tarjoavien yritysten kanssa;

sillä edellytyksellä, että i) kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla on asianmukaiset luvat ja että ii) järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaisia, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tai tarjoamiseen.

8. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöllä on oikeus tehdä kummankin sopimuspuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerk-

kijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoyhtiöillä on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaisia, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tai tarjoamiseen. Mainittuihin järjestelyihin sovelletaan liitettä 5.

9. Sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat tehdä järjestelyjä ilma-alusten ja miehistön tarjoamisesta kansainväliseen lentoliikenteeseen:

- a) sopimuspuolten lentoyhtiöiden kanssa, ja
- b) kolmansien maiden lentoyhtiöiden kanssa;

sillä edellytyksellä, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla on asianmukaiset luvat ja että ne noudattavat sellaisia lakeja ja määräyksiä, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kyseisiin järjestelyihin. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa edellyttää kummankaan sopimuspuolen ilma-alusta tarjoavalta lentoyhtiöltä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksia reiteille, joilla ilma-alus liikennöi.

10. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien sopimuspuolten lentoyhtiöiden ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista sopimuspuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen tulee olla käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoyhtiöiden tai lentorahtikuljetuksia epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia yhdistettyjä rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että maakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantaja ei harhaanjohdeta tällaisen kuljetuksen suhteeseen.

11 artikla

Tullit ja maksut

1. Saapuessaan yhden sopimuspuolen alueelle kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, maalaitteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, varaosat (mukaan luettuina moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan luettuina mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuihin määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, on vastavuoroisuuden perusteella vapautettava kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista vastaavista korvauksista ja maksuista, joita a) kansalliset viranomaiset tai Euroopan yhteisö asettavat ja b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että tällaiset varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

2. Vastavuoroisuuden perusteella tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, on vapautettava myös:

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otettu, sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivän ilma-aluksen maasta ulos suuntautuvalla lennolla, myös silloin, kun varastoja käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

b) sopimuspuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan luettuina moottorit), jotka on tarkoitettu toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoon tai korjaukseen;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset

kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa, myös silloin, kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen; ja

d) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, sopimuspuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen kohtuullisessa määrin tarkoituksena käyttää niitä toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivän ilma-aluksen maasta ulos suuntautuvalla lennolla, myös silloin, kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettäväksi asianmukaisten viranomaisten valvonnassa.

4. Tässä artiklassa määrättyjä vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun sopimuspuolen lentoyhtiöt ovat tehneet sopimuksen sellaisen toisen lentoyhtiön kanssa, jolle toinen sopimuspuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen sopimuspuolen alueella.

5. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan sopimuspuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

6. Jos kaksi tai useampia jäsenvaltioita aikoo soveltaa 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyistä vapautuksesta luopumista Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin näiden jäsenvaltioiden välisiä lentoja varten jäsenvaltioiden alueella toimitettuun polttoaineeseen, seakomitean on käsiteltävä asia 18 artiklan 4 kohdan e alakohdan mukaisesti.

7. Sopimuspuoli voi pyytää toisen sopimuspuolen apua lentoyhtiönsä tai lentoyhtiöidensä puolesta, jotta valtion tai paikallishallinnon tai niiden viranomaisten tämän

artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuille tuotteille määräämistä veroista, tulleista ja maksuista sekä polttoaineen toimitusmaksusta vapauttaminen voitaisiin varmistaa tämän artiklan mukaisissa olosuhteissa, paitsi siltä osin kuin maksut perustuvat palvelun tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Vastauksena tällaiseen pyyntöön toisen sopimuspuolen on toimitettava pyynnön tehneen sopimuspuolen näkemykset asianomaisen viranomaisen tietoon ja kehotettava ottamaan näkemykset asianmukaisesti huomioon.

12 artikla

Liikennemaksut

1. Molempien sopimuspuolten toimivaltaisten laskutusviranomaisten tai -elinten toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määräämien liikennemaksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia, ne eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä ja niiden on jatkauttava tasapuolisesti käyttäjäryhmien kesken. Toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määrättyjen liikennemaksujen ehtojen on joka tapauksessa oltava vähintään yhtä edulliset kuin mille tahansa muulle lentoyhtiölle myönnetty edullisimmat ehdot.

2. Toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määrätty liikennemaksut voivat kattaa, mutta eivät saa ylittää, toimivaltaisten laskutusviranomaisten tai -elinten lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä tarjoamien asianmukaisen lentoasema- ja ympäristöpalvelujen, lennonvarmistuspalvelujen ja lentoliikenteen turvaamisjärjestelmien kustannuksia. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteiden ja palvelujen, joista maksut peritään, on oltava tehokkaita ja taloudellisia.

3. Kummankin sopimuspuolen on kannustettava alueellaan toimivia toimivaltaisia laskutusviranomaisia tai -elimä ja palveluja ja laitteita käyttäviä lentoyhtiöitä neuvotteeluihin sekä kannustettava toimivaltaisia laskutusviranomaisia tai -elimä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen oikean arvion tekemiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Kummankin sopimuspuolen on kannustettava toimivaltai-

sia laskutusviranomaisia antamaan käyttäjille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista liikennemaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta ne voivat esittää näkemyksensä ennen muutosten tekemistä.

4. Sopimuksen 19 artiklan mukaisen riitojenratkaisumenettelyn yhteydessä kummankaan sopimuspuolen ei katsota rikkovan tämän artiklan määräyksiä, paitsi a) jos se jättää toisen sopimuspuolen valituksen kohteena olevan maksun tai toimenpiteen tutkimatta kohtuullisessa ajassa, tai b) jos se ei tällaisen tutkinnan jälkeen ryhdy kaikkiin käytettävissä oleviin toimenpiteisiin korjatakseen tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

13 artikla

Hinnoittelu

1. Tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen hinnat on voitava määrätä vapaasti, eikä niitä tarvitse toimittaa hyväksyttäväksi eikä ilmoittaa.

2. Sen estämättä, mitä edellä 1 kohdassa määrätään,

a) Yhdysvaltojen lentoyhtiön kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevien kohteiden välillä harjoittamasta kansainvälisestä lentoliikenteestä perittäviksi ehdotettujen tai perittyjen maksujen on oltava 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdan tai sen korvaavan vähemmän rajoittavan asetuksen mukaisia.

b) Tämän kohdan mukaisesti sopimuspuolten lentoyhtiöiden on annettava pyynnöstä välittömästi sopimuspuolten vastuuviranomaisten käyttöön tiedot aikaisemmista, voimassa olevista ja ehdotetuista hinnoista kyseisten viranomaisten hyväksymällä tavalla ja niiden hyväksymässä muodossa.

14 artikla

Valtion avustukset ja tuki

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että valtion avustukset ja tuki voivat vaikuttaa kielteisesti lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla tämän sopi-

muksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisessa.

2. Jos yksi sopimuspuoli katsoo, että toisen sopimuspuolen harkitsema tai antama avustus tai tuki kyseisen toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille vaikuttaisi tai vaikuttaa kielteisesti ensiksi mainitun sopimuspuolen lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin kilpailumahdollisuuksiin, se voi toimittaa huomionsa kyseiselle sopimuspuolelle. Se voi lisäksi pyytää, että 18 artiklassa tarkoitettu sekakomitea kokoontuu käsittelemään asiaa ja kehittämään asianmukaisia ratkaisumalleja perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin.

3. Kumpikin sopimuspuoli voi lähestyä toisen sopimuspuolen alueen asiasta vastaavia viranomaistahoja, mukaan luettuina valtion tai alue- tai paikallishallinnon elimet, jos se katsoo, että näiden viranomaisten harkitsemilla tai antamalla avustuksilla tai tuilla on 2 kohdassa tarkoitettuja kielteisiä vaikutuksia kilpailumahdollisuuksiin. Jos sopimuspuoli päättää ottaa suoraan yhteyttä viranomaisiin, sen on viipymättä ilmoitettava asiasta toiselle sopimuspuolelle diplomaattiteitse. Se voi myös pyytää sekakomitean koollekutsumista.

4. Tämän artiklan mukaisesti käsiteltäviä kysymyksiä voivat olla muun muassa jonkin julkisen tahon pääomasijoitukset, ristikkäiset, avustukset, takuut, omistussuhteet, verohelpotukset tai verovapaudet.

15 artikla

Ympäristö

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelu on tärkeä osatekijä kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämisen ja täytäntöönpanon yhteydessä. Sopimuspuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelutoimenpiteiden kustannuksia ja hyötyjä on tarkasteltava huolellisesti kansainvälistä ilmailupolitiikkaa kehitettäessä.

2. Kun sopimuspuoli harkitsee ehdotettuja ympäristötoimenpiteitä, sen olisi arvioitava niiden mahdollisia kielteisiä vaikutuksia tähän sopimukseen sisältyvien oikeuksien käyttöön, ja jos tällaisia toimenpiteitä toteutetaan, sen olisi toteutettava asianmukaisia

toimia tällaisten kielteisten vaikutusten lieventämiseksi.

3. Ympäristönsuojelutoimenpiteitä käytöön otettaessa on noudatettava yleissopimuksen liitteissä olevia Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön hyväksymiä ilmailualan ympäristömääräyksiä, ellei eroavuuksista ole ilmoitettu. Sopimuspuolten on sovellettava kaikkia sellaisia ympäristönsuojelutoimenpiteitä, jotka vaikuttavat tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluviin lentoliikennepalveluihin, tämän sopimuksen 2 artiklan ja 3 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

4. Jos sopimuspuoli katsoo, että ilmailualan ympäristönsuojeluun liittyvä asia vaikuttaa tämän sopimuksen soveltamiseen tai täytäntöönpanoon, se voi pyytää sekakomitean koollekutsumista 18 artiklan mukaisesti käsittelemään asiaa ja kehittämään asianmukaisia ratkaisumalleja perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin.

16 artikla

Kuluttajansuoja

Sopimuspuolet vahvistavat, että kuluttajien suojeleminen on tärkeää ja että kumpikin sopimuspuoli voi pyytää sekakomitean koollekutsumista pyynnön esittäneen sopimuspuolen merkittävänä pitämistä kuluttajansuojakysymyksistä neuvottelemiseksi.

17 artikla

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

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

2. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa alueellaan asettaa tai sallia asetettavan rajoittavampia vaatimuksia toisen sopimuspuolen tieto-

konepohjaisten paikanvarausjärjestelmien toimittajille järjestelmien näytön (mukaan luettuna muokkaus- ja näyttöparametrit), toiminnan, myynnin tai omistuksen suhteen kuin se on asettanut omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä toimittajille.

3. Sopimuspuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, jotka noudattavat toisen sopimuspuolen asiaankuuluvia lakisääteisiä vaatimuksia, omistajilla tai käyttäjillä on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen sopimuspuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin kyseisen toisen sopimuspuolen omistajilla tai käyttäjillä on.

18 artikla

Sekakomitea

1. Sopimuspuolten edustajista koostuva sekakomitea kokoontuu vähintään kerran vuodessa neuvottelemaan tähän sopimukseen liittyvistä kysymyksistä ja tarkastelemaan sopimuksen täytäntöönpanoa.

2. Sopimuspuoli voi myös pyytää sekakomitean koollekutsumista tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Jäljempänä olevan 20 artiklan tai liitteen 2 osalta sekakomitea voi kuitenkin käsitellä ainoastaan kysymyksiä, jotka liittyvät osallistujan kieltäytymiseen panemasta tehtyjä sitoumuksia täytäntöön tai tämän sopimuksen soveltamiseen liittyvien kilpailupäätösten vaikutuksiin. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, ellei toisin sovita.

3. Sekakomitea tarkastelee viimeistään ensimmäisessä vuosikokouksessaan ja sen jälkeen tarvittaessa sopimuksen täytäntöönpanoa kokonaisuutena, mukaan lukien lentoliikennealan infrastruktuurirajoitusten vaikutukset 3 artiklassa määriteltujen oikeuksien käyttöön, 9 artiklan mukaisesti toteutettujen turvatoimien vaikutukset, vaikutukset kilpailuedellytyksiin, myös tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien osalta, sekä sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvät mahdolliset sosiaaliset vaikutukset.

4. Sekakomitea kehittää myös yhteistyötä

a) edistämällä asiantuntijatason tietojenvaihtoa uusista lainsäädäntöaloitteista ja lainsäädännön kehittymisestä, mukaan luettuna lentoturvallisuus, lentoliikenteen turvaaminen, ympäristö, lentoliikennealan infrastruktuuri (mukaan luettuna lähtö- ja saapumisaajat) sekä kuluttajansuoja;

b) käsittelemällä sopimuksen täytäntöönpanosta aiheutuvia sosiaalisia vaikutuksia ja kehittämällä asianmukaisia ratkaisuja perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin;

c) käsittelemällä sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita, myös suosittelemalla muutoksia sopimukseen;

d) ylläpitämällä luetteloa kysymyksistä, jotka koskevat kumman tahansa sopimuspuolen sekakomiteassa esille ottamia valtion avustuksia tai tukia;

e) tekemällä yksimielisesti päätöksiä 11 artiklan 6 kohdan soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä;

f) kehittämällä vuoden kuluessa väliaikaisen soveltamisen aloittamisesta sääntelyä koskevia lähestymistapoja lentoyhtiöiden vaatimuksenmukaisuuteen ja kansalliseen omistukseen, jotta niitä koskevat määräykset hyväksyttäisiin vastavuoroisesti;

g) pyrkimällä yhteisymmärrykseen perusteista, joita sopimuspuolet käyttävät tehdesään päätöksiä lentoyhtiön määräysvaltaa koskevissa tapauksissa, siinä määrin kuin se on luottamuksellisuusvaatimusten mukaista;

h) edistämällä tarvittaessa neuvonpitoa lentoliikennekysymyksissä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä ja kolmansien maiden kanssa, mukaan lukien mahdollisuus hyväksyä yhteinen lähestymistapa;

i) tekemällä yksimielisesti liitteessä 4 olevan 1 artiklan 3 kohdassa ja liitteessä 4 olevan 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja päätöksiä.

5. Sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on maksimoida hyödyt kuluttajien, lentoyhtiöiden, työntekijöiden ja yhteisöjen näkökulmasta Atlantin molemmin puolin ulottamalla tämä sopimus koskemaan kolmansia maita. Sekakomitea pyrkii tähän tavoitteeseen laatimalla ehdotuksen edellytyksistä ja menettelyistä, mukaan lukien tämän sopimuksen tarvittavat muutokset, jotka olisivat tarpeen kolmansien maiden sopimukseen liittymistä varten.

6. Sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti.

19 artikla

Välimiesmenettely

1. Jos sopimuspuolten kesken syntyy riita tämän sopimuksen soveltamisesta tai tulkinasta muissa kuin 20 artiklassa tai liitteessä 2 tarkoitetuissa kysymyksissä, eikä asiaa saada ratkaistua sekakomitean kokouksessa, ne voivat sopia riidan saattamisesta tietyn henkilön tai elimen ratkaistavaksi. Jos sopimuspuolet eivät pääse tästä sopimukseen, riita on jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä saatettava välimiesmenettelyyn seuraavien menettelyjen mukaisesti.

2. Elleivät sopimuspuolet toisin sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välimiesoikeus, joka muodostetaan seuraavasti:

a) Molemmat sopimuspuolet nimeävät yhden välimiehen 20 päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta, ja 45 päivän kuluessa kahden välimiehen nimeämisestä ne nimeävät yhteisestä sopimuksesta kolmannen välimiehen, joka toimii välimiesoikeuden puheenjohtajana.

b) Jos sopimuspuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä tämän kohdan a alakohdan mukaisesti, voi jompikumpi sopimuspuoli pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan välimiehen tai välimiehet 30 päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jos Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja on joko Yhdysvaltojen tai jonkin jäsenvaltion kansalainen, välimiehen tai välimiehet nimeää mainitun neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

3. Ellei toisin sovita, välimiesoikeuden on määriteltävä lainkäyttövaltansa rajat tämän sopimuksen mukaisesti ja vahvistettava oma työjärjestyksensä. Välimiesoikeus voi muodostamisensa jälkeen yhden sopimuspuolen pyynnöstä pyytää toista sopimuspuolta panemaan täytäntöön väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä ennen välimiesoikeuden lopullista päätöstä. Välimiesoikeuden ohjeiden mukaisesti tai sopimuspuolen pyynnöstä on

järjestettävä kokous viimeistään 15 päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty, jotta se voi määritellä, mitä asioita välimiesmenettely tarkalleen koskee ja mitä erityisiä menettelyjä on noudatettava.

4. Ellei toisin ole sovittu tai ellei välimiesoikeus ole toisin määrännyt:

a) Selvitys vaateista on toimitettava 30 päivän kuluessa siitä, kun välitystuomioistuin on kokonaisuudessaan nimetty, ja vastine on toimitettava 40 päivän kuluessa vaateita koskevan selvityksen toimittamisesta. Kantajan on toimitettava mahdollinen vastauksensa 15 päivän kuluessa vastineen toimittamisesta. Vastaajan mahdollinen vastaus on toimitettava 15 päivän kuluessa kantajan vastauksen toimittamisesta.

b) Välimiesoikeuden on järjestettävä kuuleminen sopimuspuolen pyynnöstä, tai se voi järjestää sellaisen omasta aloitteestaan, 15 päivän kuluessa viimeisen vastauksen saapumisesta.

5. Välimiesoikeuden on pyrittävä antamaan päätös kirjallisena 30 päivän kuluessa kuulemisen päättymisestä, tai jos kuulemista ei ole pidetty, 30 päivän kuluttua viimeisen vastauksen toimittamisesta. Välimiesoikeuden päätökset tehdään sen jäsenten äänten enemmistöllä.

6. Sopimuspuolet voivat toimittaa päätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä 10 päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön toimittamisesta.

7. Jos välimiesoikeus katsoo, että tätä sopimusta on rikottu ja jos vastuussa oleva sopimuspuoli ei korjaa rikkomustaan tai ei pääse toisen sopimuspuolen kanssa molemminpuolisesti hyväksyttävään ratkaisuun 40 päivän kuluessa välimiesoikeuden päätöksen tiedoksi antamisesta, toinen sopimuspuoli voi keskeyttää tämän sopimuksen mukaisesti syntyvien verrattavissa olevien etuuksien selvittämisen, kunnes sopimuspuolet pääsevät sopimukseen riidan ratkaisemisesta. Tämän kohdan ei saa tulkita rajoittavan kummankaan sopimuspuolen oikeutta toteuttaa oikeasuhteisia toimenpiteitä kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

8. Sopimuspuolten on jaettava tasapuolisesti välimiesoikeuden kustannukset, mukaan

luettuina välimiesten palkkiot ja kustannukset. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajalle tai varapuheenjohtajalle tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen johdosta aiheutuneita kustannuksia pidetään välimiesoikeuden kustannuksina.

20 artikla

Kilpailu

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että lentoyhtiöiden välinen kilpailu transatlanttisilla markkinoilla on tärkeää tämän sopimuksen tavoitteiden edistämiseksi, ja vahvistavat soveltavansa omia kilpailujärjestelmiään yleisen kilpailun suojelemiseksi ja edistämiseksi yksittäisten yritysten sijaan.

2. Sopimuspuolet tunnustavat, että sopimuspuolten transatlanttisia markkinoita koskevien kansainvälisen lentoliikenteen kilpailujärjestelmien soveltamisesta saattaa syntyä eroavuuksia ja että lentoyhtiöiden välistä kilpailua kyseisillä markkinoilla voitaisiin edistää minimoimalla järjestelmien väliset erot.

3. Sopimuspuolet tunnustavat, että niiden kilpailuviranomaisten välinen yhteistyö edistää kilpailua markkinoilla ja mahdollisesti myös yhdenmukaisen sääntelyn kehittymistä sekä niiden eroavuuksien minimointia, joita liittyy lentoyhtiöiden välisten sopimusten valvontaan kilpailunäkökohtien osalta. Tästä syystä sopimuspuolet lisäävät tällaista yhteistyötä mahdollisimman paljon liitteen 2 mukaisesti, ottaen huomioon viranomaisten erilaiset vastuut, toimivallan ja menettelyt.

4. Sekakomitealle on ilmoitettava vuosittain liitteen 2 mukaisen yhteistyön tuloksista.

21 artikla

Neuvottelut toisen vaiheen sopimuksesta

1. Sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on vapauttaa markkinoita edelleen ja maksimoida kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmin puolin aiheutuvat hyödyt, mukaan lukien investointien helpottaminen maailmanlaajuisen ilmailualan realiteettien ottamiseksi paremmin huomioon, transatlanttisen lentoliikennejärjestel-

män vahvistaminen ja sellaisten puitteiden luominen, joilla kannustetaan muita maita avaamaan omat lentoliikennemarkkinansa. Sopimuspuolet aloittavat neuvottelut viimeistään 60 päivän kuluttua tämän sopimuksen väliaikaisen soveltamisen alkamisesta, tavoitteenaan siirtyminen seuraavaan vaiheeseen nopeasti.

2. Tätä varten toisen vaiheen neuvotteluohjelmassa on oltava seuraavat toisen tai molempien sopimuspuolten ensisijaiset kiinnostuksen aiheet:

a) liikenneoikeuksien vapauttaminen edelleen;

b) ulkomaisten investointien lisämahdollisuudet;

c) ympäristötoimenpiteiden ja infrastruktuurirajoitusten vaikutus liikenneoikeuksien käyttöön;

d) julkisille lentoliikennemarkkinoille pääsyn avaaminen edelleen; ja

e) ilma-alusten ja miehistön tarjoaminen.

3. Sopimuspuolet arvioivat edistymistään kohti toisen vaiheen sopimusta viimeistään 18 kuukauden kuluttua neuvottelujen aloittamispäivästä 1 kohdan mukaisesti. Jos sopimuspuolet eivät pääse toisen vaiheen sopimukseen 12 kuukauden kuluessa arvioinnin aloittamisesta, kumpikin sopimuspuoli varaa itselleen oikeuden peruuttaa tässä sopimuksessa mainitut oikeudet. Peruuttaminen voidaan toteuttaa aikaisintaan sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden alussa, joka alkaa vähintään 12 kuukauden kuluttua päivästä, jona ilmoitus peruuttamisesta on annettu.

22 artikla

Suhde muihin sopimuksiin

1. Tämän sopimuksen 25 artiklassa tarkoitettua väliaikaisen soveltamiskauden aikana keskeytetään liitteessä 1 olevassa 1 jaksossa lueteltujen kahdenvälisten sopimusten soveltaminen, ellei liitteessä 1 olevassa 2 jaksossa toisin määrätä.

2. Tämän sopimuksen tullessa voimaan 26 artiklan mukaisesti tämä sopimus korvaa liitteessä 1 olevassa 1 jaksossa luetellut kahdenväliset sopimukset, ellei liitteessä 1 olevassa 2 jaksossa toisin määrätä.

3. Jos sopimuspuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava asian huomioon ottamiseksi.

23 artikla

Voimassaolon päättyminen

Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä.

24 artikla

Rekisteröinti ICAO:ssa

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO).

25 artikla

Väliaikainen soveltaminen

Kunnes sopimus tulee 26 artiklan mukaisesti voimaan:

1) Sopimuspuolet päättävät soveltaa tätä sopimusta 30 päivästä maaliskuuta 2008.

2) Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestä, jonka mukaan se ei enää aio soveltaa tätä sopimusta. Tällaisessa tapauksessa sopimuksen soveltaminen päättyy keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei ilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä.

26 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen noottienvaihdon, jolla on vahvistettu, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Tätä noottienvaihtoa varten Yhdysvallat toimittaa Euroopan yhteisölle ja sen jäsenvaltioille osoitetun nootin ja Euroopan yhteisö toimittaa Yhdysvalloille Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nootin tai nootit. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nootin tai noottien on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

TEHTY Brysselissä kahdentenäkymmenentenäviidentenä päivänä huhtikuuta 2007 ja Washingtonissa kolmantenäkymmenentenä päivänä huhtikuuta 2007 kahtena kappaleena.

LIITE 1

1 jakso

Kuten tämän sopimuksen 22 artiklassa määrätään, seuraavien Yhdysvaltojen ja jäsenvaltioiden välisten kahdenvälisen sopimusten soveltaminen keskeytetään tai ne korvataan tällä sopimuksella:

a. Itävallan tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Wienissä 16 päivänä maaliskuuta 1989, muutettu 14 päivänä kesäkuuta 1995.

b. Belgian kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 23 päivänä lokakuuta 1980, muutettu 22 päivänä syyskuuta 1986, 12 päivänä marraskuuta 1986, 5 päivänä marraskuuta 1993 ja 12 päivänä tammikuuta 1994.

(Muutettu 5 päivänä syyskuuta 1995 (sovelletaan väliaikaisesti).)

c. Bulgarian tasavalta: Siviili-ilmailun turvaamista koskeva sopimus, allekirjoitettu Sofiassa 24 päivänä huhtikuuta 1991.

d. Tšekin tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Prahassa 10 päivänä syyskuuta 1996, muutettu 4 päivänä kesäkuuta 2001 ja 14 päivänä helmikuuta 2002.

e. Tanskan kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 16 päivänä joulukuuta 1944, muutettu 6 päivänä elokuuta 1954 ja 16 päivänä kesäkuuta 1995.

f. Suomen tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Helsingissä 29 päivänä maaliskuuta 1949; sopimukseen liittyvä pöytäkirja, allekirjoitettu 12 päivänä maaliskuuta 1980; vuoden 1949 sopimuksen ja vuoden 1980 pöytäkirjan muuttamisesta 9 päivänä kesäkuuta 1995 tehty sopimus.

g. Ranskan tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 18 päivänä kesäkuuta 1998, muutettu 10 päivänä lokakuuta 2000, muutettu 22 päivänä tammikuuta 2002.

h. Saksan liittotasavalta: Lentoliikennesopimus ja noottienvaihto, allekirjoitettu Washingtonissa 7 päivänä heinäkuuta 1955, muutettu 25 päivänä huhtikuuta 1989.

(Sopimukseen liittyvä pöytäkirja, tehty 1 päivänä marraskuuta 1978; pöytäkirjaan liittyvä sopimus, tehty 24 päivänä toukokuuta 1994; vuoden 1955 sopimusta muuttava pöytäkirja, tehty 23 päivänä toukokuuta 1996; vuoden 1996 pöytäkirjaa muuttava sopimus, tehty 10 päivänä lokakuuta 2000 (kaikkia sovelletaan väliaikaisesti).)

i. Helleenien tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Ateenassa 31 päivänä heinäkuuta 1991, voimassaoloa pidennetty 31 päivään heinäkuuta 2007 heinäkuun 22 ja 28 päivänä 2006 suoritettulla noottienvaihdolla.

j. Unkarin tasavalta: Lentoliikennesopimus ja yhteisymmärryspöytäkirja, allekirjoitettu Budapestissa 12 päivänä heinäkuuta 1989, voimassaoloa pidennetty 12 päivään heinäkuuta 2007 heinäkuun 11 ja 20 päivänä 2006 suoritettulla noottienvaihdolla.

k. Irlanti: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 3 päivänä joulukuuta 1945, muutettu 25 päivänä tammikuuta 1988 ja 29 päivänä syyskuuta 1989, muutettu 25 päivänä heinäkuuta ja 6 päivänä syyskuuta 1990.

(Neuvottelumuistio, allekirjoitettu Washingtonissa 28 päivänä lokakuuta 1993 (sovelletaan väliaikaisesti).)

l. Italian tasavalta: Lentoliikennesopimus, muistio ja noottienvaihto, allekirjoitettu Roomassa 22 päivänä kesäkuuta 1970, muutettu 25 päivänä lokakuuta 1988; sopimukseen liittyvä yhteisymmärryspöytäkirja, allekirjoitettu 27 päivänä syyskuuta 1990; vuoden 1970 sopimusta muutettu 22 päivänä marraskuuta 1991 ja vuoden 1990 yhteisymmärryspöytäkirjaa 23 päivänä joulukuuta 1991; vuoden 1970 sopimusta muutettu 30 päivänä toukokuuta 1997 ja vuoden 1990 yhteisymmärryspöytäkirjaa 21 päivänä lokakuuta 1997; vuoden 1970 sopimusta täydentävä sopimus, tehty 30 päivänä joulukuuta 1998 ja 2 päivänä helmikuuta 1999.

(Vuoden 1970 sopimusta muuttava pöytäkirja, tehty 6 päivänä joulukuuta 1999 (sovelletaan väliaikaisesti).)

m. Luxemburgin suurherttuakunta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Luxemburgissa 19 päivänä elokuuta 1986, muutettu 6 päivänä kesäkuuta 1995, muutettu 13 ja 21 päivänä heinäkuuta 1998.

n. Malta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 12 päivänä lokakuuta 2000.

o. Alankomaiden kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 3 päivänä huhtikuuta 1957, vuoden 1957 sopimusta muuttava pöytäkirja, tehty 31 päivänä maaliskuuta 1978; vuoden 1978 pöytäkirjaa muutettu 11 päivänä kesäkuuta 1986; vuoden 1957 sopimusta muutettu 13 päivänä lokakuuta ja 22 päivänä joulukuuta 1987; vuoden 1957 sopimusta muutettu 29 päivänä tammikuuta ja 13 päivänä maaliskuuta 1992; vuoden 1957 sopimusta ja vuoden 1978 pöytäkirjaa muutettu 14 päivänä lokakuuta 1992.

p. Puolan tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Varsovassa 16 päivänä kesäkuuta 2001.

q. Portugalin tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Lissabonissa 30 päivänä toukokuuta 2000.

r. Romania: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 15 päivänä heinäkuuta 1998.

s. Slovakian tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Bratislavassa 22 päivänä tammikuuta 2001.

t. Espanjan kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Madridissa 20 päivänä helmikuuta 1973, sopimukseen liittyvä sopimus, tehty 20 päivänä helmikuuta, 31 päivänä maaliskuuta ja 7 päivänä huhtikuuta 1987; vuoden 1973 pöytäkirjaa muutettu 31 päivänä toukokuuta 1989; vuoden 1973 pöytäkirjaa muutettu 27 päivänä marraskuuta 1991.

u. Ruotsin kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 16 päivänä joulukuuta 1944, muutettu 6 päivänä elokuuta 1954 ja 16 päivänä kesäkuuta 1995.

v. Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta: Lentoliikennesopimus ja kirjeenvaihto, allekirjoitettu Bermu-

dassa 23 päivänä heinäkuuta 1977; Pohjois-Atlantin lentoliikenteen maksuja koskeva sopimus, tehty 17 päivänä maaliskuuta 1978; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 25 päivänä huhtikuuta 1978; Pohjois-Atlantin lentoliikenteen hintoja koskevaa vuoden 1978 sopimusta muuttava ja laajentava sopimus, tehty 2 ja 9 päivänä marraskuuta 1978; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 4 päivänä joulukuuta 1980; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 20 päivänä helmikuuta 1985; vuoden 1977 sopimuksen 7 artiklaa, liitettä 2 ja liitettä 5 muuttava sopimus, tehty 25 päivänä toukokuuta 1989; vuoden 1977 sopimukseen tehtyjä muutoksia, Heathrow'n lentoaseman liikennemaksuja koskevan Yhdysvaltojen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen välimiesmenettelyn päättämistä ja Yhdistyneen kuningaskunnan tekemän välimiesmenettelyn aloittamista koskevaa pyyntöä, jonka Yhdistynyt kuningaskunta teki suurlähetystön nootilla nro 87 13 päivänä lokakuuta 1993 sekä välimiesmenettelyn taustalla olleiden asioiden ratkaisua koskeva sopimus, tehty 11 päivänä maaliskuuta 1994; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 27 päivänä maaliskuuta 1997.

(11 päivänä syyskuuta 1986 päivätyssä neuvottelumuistiossa mainitut järjestelyt, joita sovelletaan väliaikaisesti; 27 päivänä heinäkuuta 1990 päivätyssä kirjeenvaihdossa mainitut järjestelyt; 11 päivänä maaliskuuta 1991 päivätyssä neuvottelumuistiossa mainitut järjestelyt; 6 päivänä lokakuuta 1994 päivätyssä kirjeenvaihdossa mainitut järjestelyt; 5 päivänä kesäkuuta 1995 päivätyssä neuvottelumuistiossa mainitut järjestelyt; 31 päivänä maaliskuuta ja 3 päivänä huhtikuuta 2000 päivätyssä kirjeenvaihdossa mainitut järjestelyt (kaikkia sovelletaan väliaikaisesti).)

2 jakso

Sen estämättä, mitä tämän liitteen 1 jaksossa määrätään, sellaisten alueiden osalta, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen 1 artiklassa olevan aluetta koskevan määritelmän soveltamisalaan, jatketaan mainitun jaksos e kohdassa (Tanska–Yhdysvallat), g kohdassa (Ranska–Yhdysvallat) ja v kohdassa (Yhdistynyt kuningaskunta–Yhdysvallat) mainittu-

jen sopimusten soveltamista kyseisten sopimusten määräysten mukaisesti.

3 jakso

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 3 artiklassa määrätään, Yhdysvaltojen lentoyhtiöillä ei ole oikeutta tarjota pelkkiä rahtikultetuksia, jos ne eivät ole osa Yhdysvalloista yhteen tai useampaan jäsenvaltion kohteeseen suuntautuvaa liikennettä, lukuun ottamatta Tšekin tasavaltaan, Ranskan tasavaltaan, Saksan liittotasavaltaan, Luxemburgin suurherttuakuntaan, Maltaan, Puolan tasavaltaan, Portugalin tasavaltaan ja Slovakian tasavaltaan saapuvaa tai sieltä lähtevää liikennettä.

4 jakso

Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, tämän jakson määräyksiä sovelletaan Irlannin ja Yhdysvaltojen väliseen yhdistettyyn reitti- tai tilauslentoliikenteeseen IATA:n talviliikennekauden 2006/2007 alusta IATA:n talviliikennekauden 2007/2008 loppuun.

a. i) Kaikki Yhdysvaltojen ja yhteisön lentoyhtiöt voivat liikennöidä kolme suoraa lentoa Yhdysvaltojen ja Dublinin välillä jokaista Yhdysvaltojen ja Shannonin välillä liikennöitävää suoraa lentoa kohden. Suorien Dublinin lentojen liikenneoikeudet perustuvat lentojen keskimääräiseen määrään kolmen liikenne-

kauden mittaisen siirtymäkauden aikana. Lennon katsotaan olevan suora lento Dubliniin tai Dublinista taikka suora lento Shannoniin tai Shannonista, jos kyseiset lentoasemat ovat lennon ensimmäinen saapumiskohde tai viimeinen lähtökohde Irlannissa.

ii) Tämän jakson a kohdan i alakohdassa määrätty velvoite liikennöidä Shannoniin päättyy, jos jokin lentoyhtiö aloittaa reittilennot tai yhdistetyn reitti- tai tilauslentoliikenteen Yhdysvaltojen ja Dublinin välillä kumpaan tahansa suuntaan eikä liikennöi vähintään yhtä suoraa lentoa Shannoniin kolmea Dubliniin lennettävää suoraa lentoa kohden, määriteltynä siirtymäkauden keskiarvon perusteella.

b. Yhdysvaltojen ja Irlannin välisen liikenteen osalta yhteisön lentoyhtiöt voivat liikennöidä ainoastaan Bostoniin, New Yorkiin, Chicagoon ja Los Angelesiin sekä kolmeen muuhun Yhdysvaltojen kohteeseen, jotka on ilmoitettava Yhdysvalloille niiden valinnan tai muuttamisen yhteydessä. Näillä lennoilla voidaan tehdä välilasku muissa jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa olevissa kohteissa.

c. Yhteisten reittitunnusten käyttö sallitaan Irlannin ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä ainoastaan, jos lentoon sisältyy välilasku muissa Euroopan yhteisön kohteissa. Muita yhteisten reittitunnusten käyttämistä koskevia järjestelyjä harkitaan kohteliaisuus- ja vastavuoroisuusnäkökohtien perusteella.

Lentoliikennealan kilpailukysymyksiin liittyvä yhteistyö**1 artikla**

Tässä liitteessä määrätyn yhteistyön toteuttamisesta vastaavat Amerikan yhdysvaltojen liikenneministeriö ja Euroopan yhteisöjen komissio (jäljempänä "osallistujat") Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön lentoliikenteellisuuden kilpailukysymysten käsittelyyn liittyvien omien tehtäviensä mukaisesti.

2 artikla*Tarkoitus*

Yhteistyön tavoitteena on:

1. edistää yhteisymmärrystä siitä, miten osallistujat soveltavat omien kilpailujärjestelmiensä mukaisia lakeja, menettelyjä ja käytäntöjä edistääkseen lentoliikennealan kilpailua;

2. auttaa osallistujia ymmärtämään lentoliikennealan kehityksen vaikutukset kilpailuun kansainvälisillä ilmailumarkkinoilla;

3. vähentää mahdollisia ristiriitoja, joita saattaa aiheutua osallistujien soveltaessa omia kilpailujärjestelmiään transatlanttisia markkinoita koskeviin sopimuksiin ja muihin yhteistyöjärjestelyihin; ja

4. edistää sopimuksia ja muita yhteistyöjärjestelyjä koskevia yhteensopivia sääntelytoimia lisäämällä tietämystä menetelmistä, analyysitekniikoista, kuten asiaankuuluvien markkinoiden määrittelystä ja kilpailuvaikutusten analyysistä, sekä ongelmien ratkaisukeinoja, joita osallistujat käyttävät riippumattomassa kilpailuvalvonnassaan.

3 artikla*Määritelmät*

Tässä liitteessä tarkoitetaan "kilpailujärjestelmällä" lakeja, menettelyjä ja käytäntöjä, joiden mukaisesti osallistujat valvovat lentoyhtiöiden välisiä sopimuksia ja muita yhteistyöjärjestelyjä kansainvälisillä markkinoilla. Euroopan yhteisön osalta järjestelmään sisältyvät muun muassa, ei kuitenkaan ainoas-

taan, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 81, 82 ja 85 artikla ja niitä koskevat perustamissopimuksen mukaisesti annetut täytäntöönpanoasetukset sekä niiden mahdolliset muutokset. Liikenneministeriön osalta järjestelmään sisältyvät muun muassa, ei kuitenkaan ainoastaan, Yhdysvaltojen liittovaltion lain (United States Code) 49 osaston 41308, 41309 ja 41720 pykälä sekä sen täytäntöönpanoasetukset ja siihen liittyvät ennakkotapaukset.

4 artikla*Yhteistyöalat*

Jollei 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan ehdoista muuta johdu, osallistujien väliseen yhteistyöhön on kuuluttava:

1) Osallistujien edustajien, myös kilpailuasiantuntijoiden, väliset periaatteessa kaksi kertaa vuodessa järjestettävät kokoukset, joissa neuvotellaan lentoliikennealan kehityksestä, molempia osapuolia kiinnostavista kilpailupoliittisista kysymyksistä ja kilpailulainsäädännön soveltamista kansainväliseen ilmailuun erityisesti transatlanttisilla markkinoilla koskevista analyttisistä lähestymistavoista. Edellä mainitut neuvottelut voivat lisätä osallistujien ymmärtämystä lähestymistavoista, joita toinen osallistuja soveltaa kilpailukysymyksiin, mukaan luettuina nykyiset yhteneväisyydet, sekä näiden lähestymistapojen yhdenmukaisuutta erityisesti lentoyhtiöiden välisen sopimusten osalta.

2) Osallistujien väliset neuvottelut, joita voidaan järjestää milloin tahansa yhteisestä sopimuksesta tai kumman tahansa osallistujan pyynnöstä, tähän liitteeseen liittyvistä kysymyksistä, mukaan luettuina erityistapaukset.

3) Muiden valtion viranomaisten edustajien kutsuminen 1 ja 2 kohdan nojalla järjestettäviin kokouksiin tai neuvotteluihin kumman tahansa osallistujan toimesta tämän harkinnan mukaan.

4) Ilmoittaminen hyvissä ajoin seuraavista toimenpiteistä tai asioista, joilla ilmoituksen

tekevän osallistujan mielestä voi olla merkittäviä vaikutuksia toisen osallistujan kilpailuetuihin:

a. liikenneministeriön osalta (i) menettelyt kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden välisten sopimusten ja muiden yhteistyöjärjestelyjen, erityisesti Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön lainsäädännön mukaisesti järjestäytyneitä lentoyhtiöitä koskevien kilpailuoikeudellisten vapautusten, hyväksymistä koskevien hakemusten tarkastelun, ja (ii) liikenneministeriön saamat ilmoitukset Yhdysvaltojen liittovaltion lain (United States Code) 49 osaston 41720 pykälän mukaisesti tehdyistä yhteisyrityssopimuksista; ja

b. Euroopan yhteisöjen komission osalta (i) menettelyt kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden välisten sopimusten ja muiden yhteistyöjärjestelyjen, erityisesti Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön lainsäädännön mukaisesti järjestäytyneitä lentoyhtiöitä koskevien liittoumien ja muiden yhteistyöjärjestelyjen, tarkastelun, ja (ii) Euroopan unionin kilpailulainsäädäntöä koskevien yksittäisten tai ryhmäpoikkeusten tarkastelu.

5) Ilmoitukset sellaisten osallistujan sähköisesti tai muulla tavalla arkistoitujen tietojen saatavuudesta ja saatavuutta säätelevistä ehdoista, joilla kyseisen osallistujan mukaan voi olla merkittäviä vaikutuksia toisen osallistujan kilpailuetuihin.

6) Ilmoitukset muista toiminnoista, jotka liittyvät lentoliikenteen kilpailupolitiikkaan ja joista ilmoituksen tekijä osallistuja katsoo olevan asianmukaista ilmoittaa.

5 artikla

Tietojen käyttö ja luovuttaminen

1. Tämän liitteen määräyksistä poiketen kummankaan osallistujan ei odoteta luovuttavan toiselle osallistujalle tietoja, joiden luovuttaminen niitä pyytäneelle osallistujalle

a. on kielletty tietoja hallussaan pitävän osallistujan lakien, määräysten ja käytäntöjen nojalla; tai

b. olisi tietoja hallussaan pitävän osallistujan tärkeiden etujen vastaista.

2. Osallistujan on siinä määrin kuin se on mahdollista käsiteltävä luottamuksellisia tietoja, jotka toinen osallistuja on sille tämän liitteen mukaisesti luottamuksellisesti luovuttanut, ja vastustettava tällaisten tietojen luovuttamista kolmannelle osapuolelle, ellei tietoja hallussaan pitävältä osallistujalta saada tietojen luovuttamista koskevaa lupaa. Kumpikin osallistuja pyrkii ilmoittamaan toiselle osallistujalle aina, kun sellaisia tietoja, joita aiotaan vaihtaa neuvotteluissa tai muulla tavoin, voidaan edellyttää luovutettavan julkisessa menettelyssä.

3. Jos osallistuja luovuttaa tämän liitteen mukaisesti luottamuksellisesti tietoja toiselle osallistujalle 2 artiklassa määrättyjä tarkoituksia varten, tiedot saavan osallistujan olisi käytettävä kyseisiä tietoja ainoastaan näihin tarkoituksiin.

6 artikla

Täytäntöönpano

1. Kummankin osallistujan on nimettävä edustaja, joka on vastuussa tämän liitteen mukaisesti toteutettavien toimenpiteiden koordinoinnista.

2. Tämä liite ja kaikki osallistujan sen nojalla toteuttamat toimet on

a. tarkoitus panna täytäntöön ainoastaan siinä määrin kuin se on kyseiseen osallistujan sovellettavien lakien, määräysten ja käytäntöjen mukaista; sekä

b. tarkoitus panna täytäntöön rajoittamatta kuitenkaan Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen hallituksen välisen, niiden kilpailulakien soveltamista koskevan sopimuksen soveltamista.

Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyt

Yhteisön lentoyhtiöillä on oikeus kuljettaa matkustajia ja rahtia reitti- ja tilauslennoilla, joiden osalta Yhdysvaltojen muu kuin puolustushallinnon alan ministeriö, virasto tai muu hallintoelin (1) saa kuljetussopimuksen itselleen tai toteuttaa järjestelyä, jonka mukaisesti hallitus maksaa kuljetuksen tai maksu suoritetaan Yhdysvaltojen hallituksen käyttöön osoitetuista määrärahoista, tai (2) järjestää kuljetuksen toiseen maahan tai toisen maan puolesta tai kansainvälisen tai muun järjestön puolesta korvauksetta ja ky-

seinen kuljetus tapahtuu (a) Yhdysvalloissa sijaitsevan kohteen ja jäsenvaltiossa sijaitsevan kohteen välillä, lukuun ottamatta – ainoastaan matkustajien osalta – kohteita, joiden välillä on voimassa kaupunkiparia koskeva sopimushinta, tai (b) minkä tahansa kahden kohteen välillä Yhdysvaltojen ulkopuolella. Tätä kohtaa ei sovelleta puolustusministerin tai jostakin puolustushaarasta vastaavan ministerin hankkimaan tai rahoittamaan kuljetukseen.

Omistusoikeuteen, investointeihin ja määräysvaltaan liittyvät muut asiat**1 artikla***Sopimuspuolen lentoyhtiöiden omistusoikeudet*

1. Jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden kansalaiset voivat omistaa yhdysvaltalaisen lentoyhtiön osakkeita kahdella edellytyksellä. Ensimmäisenä edellytyksenä on, että kaikkien ulkomaiden kansalaisten yhteenlaskettu omistusosuus ei ylitä 25:tä prosenttia yhtiön äänivallasta. Toisena edellytyksenä on, että yhdysvaltalainen lentoyhtiö ei ole ulkomaiden kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa. Edellyttäen, että ulkomainen omistus rajoittuu 25 prosenttiin äänivallasta:

a. jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistusosuuden, joka vastaa

i) enintään 25:tä prosenttia yhdysvaltalaisen lentoyhtiön äänivallasta,

ja/tai

ii) 49,9:ää prosenttia yhdysvaltalaisen lentoyhtiön koko osakepääomasta,

ei katsota sellaisenaan muodostavan kyseisen lentoyhtiön tosiasiallista määräysvaltaa; ja

b. sen, että jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat 50 prosenttia jonkin yhdysvaltalaisen lentoyhtiön koko osakepääomasta, ei katsota muodostavan kyseisen len-

toyhtiön tosiasiallista määräysvaltaa. Tällaista omistajuutta arvioidaan tapauskohtaisesti.

2. Yhdysvaltojen kansalaiset voivat omistaa jonkin yhteisön lentoyhtiön osakkeita kahdella edellytyksellä. Ensimmäisenä edellytyksenä on, että jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat enemmistön lentoyhtiöstä. Toisena edellytyksenä on, että lentoyhtiö on kyseisten jäsenvaltioiden ja/tai kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa.

3. Tämän sopimuksen 4 artiklan b alakohdasta ja 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa sovellettaessa ECAA:n jäsentä kohdellaan tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen jäsenvaltiona ja sen kansalaisia jäsenvaltion kansalaisina. Sekakomitea voi päättää, että tätä määräystä sovelletaan ECAA:n uusiin jäseniin ja niiden kansalaisiin.

4. Sen estämättä, mitä 2 kohdassa määrätään, Euroopan yhteisö ja sen jäsenvaltiot pidättävät itsellään oikeuden rajoittaa yhteisön lentoyhtiössä Yhdysvaltojen kansalaisten äänivallan, joka on saatu tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen, tasolle, joka vastaa Yhdysvaltojen ulkomaiden kansalaisille myöntämää äänivallan tasoa yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä edellyttäen, että mainitun oikeuden käyttäminen on kansainvälisen oikeuden mukaista.

2 artikla

Kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistus-oikeudet ja määräysvalta

1. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa käyttää kolmannen maan kanssa tehtyihin lentoliikennejärjestelyihin perustuvia oikeuksia kyseisen kolmannen maan lentoyhtiöiden liikennöintilupien epäämiseksi tai peruuttamiseksi kokonaan tai tilapäisesti sillä perusteella, että kyseisen lentoyhtiön huomattava omistusosuus kuuluu toiselle sopimuspuolelle, sen kansalaisille tai molemmille.

2. Yhdysvallat ei saa käyttää lentoliikennejärjestelyihin perustuvia oikeuksia Liechtensteinin ruhtinaskunnan, Sveitsin valaliiton, tämän sopimuksen allekirjoituspäivänä ECAA:n kuuluvan valtion eikä sellaisen Afrikan maan, joka soveltaa Yhdysvaltojen kanssa tehtyjä Open Skies -lentoliikennesopimuksia sopimuksen allekirjoituspäivänä, lentoyhtiön liikennöintilupien epäämiseksi eikä peruuttamiseksi kokonaan tai tilapäisesti eikä niiden rajoittamiseksi sillä perusteella, että kyseisen lentoyhtiön tosiasiallinen määräysvalta kuuluu jäsenvaltiolle tai jäsenvaltioille tai niiden kansalaisille tai molemmille.

3. Sekakomitea voi päättää, että kumpikaan osapuoli ei saa käyttää tämän artiklan 2 kohdassa mainittuja oikeuksia tietyn maan tai tiettyjen maiden lentoyhtiöiden osalta.

3 artikla

Lentoyhtiöiden määräysvalta

1. Euroopan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien omistusoikeuksiin ja määräysvaltaan sovellettavista säännöistä säädetään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvasta 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2407/92. Asetuksen nojalla vastuu liikennelupien myöntämisestä yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle kuuluu jäsenvaltioille. Jäsenvaltiot soveltavat asetusta (ETY) N:o 2407/92 kansallisten säädöstensä ja menettelyjensä mukaisesti.

2. Yhdysvalloissa sovellettavista säännöistä säädetään Yhdysvaltojen liittovaltion lain

(United States Code) 49 osaston 40102 pykälän a momentin 2 alamomentissa sekä 41102 ja 41103 pykälässä, joissa edellytetään, että liikenneministeriön yhdysvaltalaiselle "lentoliikenteenharjoittajalle" "lentoliikenteen" harjoittamista varten myöntämät luvat, joko toimiluvat, poikkeusluvut tai syöttöliikenneluvat, voidaan myöntää ainoastaan Yhdysvaltojen kansalaisille Yhdysvaltojen liittovaltion lain 49 osaston 40102 pykälän a momentin 15 alamomentin mukaisesti. Kyseisessä osastossa edellytetään, että puheenjohtaja ja kaksi kolmasosaa yhtiön hallituksesta ja muusta ylimmästä johdosta on Yhdysvaltojen kansalaisia tai että Yhdysvaltojen kansalaisilla on vähintään 75 prosenttia äänivallasta ja että yhtiön tosiasiallinen määräysvalta kuuluu Yhdysvaltojen kansalaisille. Hakijan on alun perin täytettävä mainittu edellytys, ja luvan saaneiden Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden on jatkuvasti täytettävä kyseinen edellytys.

3. Se, miten kumpikin sopimuspuoli soveltaa käytännössä lakejaan ja määräyksiään, vahvistetaan tämän liitteen lisäyksessä.

Lisäys liitteeseen 4

1. Yhdysvalloissa kaikkien yhdysvaltalaisien hakijoiden, jotka hakevat toimilupaa, poikkeuslupaa tai syöttöliikennelupaa lentoliikenteen harjoittamista varten, kansalaisuus on selvítettävä. Alkuperäinen lupahakemus rekisteröidään viralliseen julkiseen luetteloon ja käsitellään hakijan ja muiden asiaan liittyvien osapuolten esittämien asiakirjojen kanssa. Liikenneministeriö ratkaisee asian lopullisella päätöksellä, joka perustuu asiaa koskeviin virallisiin julkisiin asiakirjoihin, mukaan lukien asiakirjat, joille on myönnetty luottamuksellinen käsittely. Liikenneministeriö voi käsitellä vaatimustenmukaisuuden seurantaa koskevaa tapausta epävirallisesti tai luettelomenettelyllä, joka vastaa alkupe-
räisten hakemusten yhteydessä sovellettavaa menettelyä.

2. Liikenneministeriön selvitykset perustuvat aikaisempiin tapauksiin, joissa otetaan huomioon muun muassa rahoitusmarkkinoiden ja investointirakenteiden muuttuva luonne sekä liikenneministeriön halukkuus ottaa huomioon ulkomaisia investointeja koskevat uudet lähestymistavat, jotka ovat Yhdysval-

tojen lainsäädännön mukaisia. Liikenneministeriö tekee yhteistyötä hakijoiden kanssa ehdotettujen investointimuotojen harkitsemiseksi ja hakijoiden avustamiseksi sellaisten liiketoimien toteuttamisessa, jotka ovat täysin Yhdysvaltojen kansalaisuuslain mukaisia; hakijat kysyvät myös säännöllisesti neuvoja liikenneministeriön henkilökunnalta ennen kuin viimeistelevät hakemuksensa. Ennen virallisen käsittelyn aloittamista liikenneministeriön henkilökunta voi keskustella kysymyksistä, jotka koskevat kansalaisuusasioita tai ehdotetun liiketoimen muita näkökohtia, ja ehdottaa tarvittaessa ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat sen, että ehdotettu liiketoimi täyttäisi täysin Yhdysvaltojen kansalaisuuslain vaatimukset.

3. Selvittäessään sekä alkuperäistä että jatkuva kansallista omistusta ja vaatimustenmukaisuutta liikenneministeriö ottaa huomioon kaikki yhdysvaltalaiseen lentoyhtiöön vaikuttavat olosuhteet, ja ministeriössä aikaisemmin käsiteltyjen tapausten perusteella on voitu ottaa huomioon Yhdysvaltojen ja ulkomaisten sijoittajien kotimaiden ilmailusuh-

teiden luonne. Tämän sopimuksen puitteissa liikenneministeriö suhtautuu EU:n kansalaisten investointeihin vähintään yhtä myönteisesti kuin se suhtautuisi kahdenvälisten tai monenvälisten Open Skies -lento-liikennesopimuskumppaneiden investointeihin.

4. Euroopan unionissa asetuksen (ETY) N:o 2407/92 4 artiklan 5 kohdassa säädetään, että Euroopan komissio tutkii jäsenvaltion pyynnöstä, onko 4 artiklassa säädetty vaatimukset täytetty, ja tekee tarvittaessa asiasta päätöksen. Päätöstä tehdessään komission on varmistettava, että asiassa noudatetaan menettelyllisiä oikeuksia, jotka Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on tunnustanut yhteisön oikeuden yleisiksi periaatteiksi, mukaan lukien asianosaisten oikeus tulla kuulluksi oikeaan aikaan.

5. Soveltaessaan lakejaan ja määräyksiään kummankin osapuolen on varmistettava, että liiketoimia koskevat asiat, joihin liittyy toisen osapuolen kansalaisten johonkin sen lentoyhtiöön tekemiä investointeja, käsitellään oikeudenmukaisesti ja viipymättä.

LIITE 5

Luvakkeet ja tuotemerkit

1. Kummankaan osapuolen lentoyhtiöitä ei saa estää osallistumasta luvake- tai tuotemerkkijärjestelyihin, tuotemerkkien suojaamista koskevat ehdot ja operatiiviset kysymykset mukaan luettuina, edellyttäen, että: ne ovat erityisesti voimassa olevien valvontaa koskevien lakien ja asetusten mukaisia; lentoyhtiön kykyä toimia luvakejärjestelyn ulkopuolella ei vaaranneta; järjestely ei johda siihen, että ulkomainen lentoyhtiö ryhtyy kabotaasiliikenteeseen; ja noudatetaan sovellettavaa sääntelyä, kuten kuluttajansuojaa koskevia määräyksiä, mukaan lukien palvelun tarjoavan lentoyhtiön tietojen luovuttamista koskevat määräykset. Jos nämä vaatimukset täytetään, molempien osapuolten lentoyhtiöiden väliset tiiviit liiketoimintasuhteet ja yhteistyöjärjestelyt ovat sallittuja, eikä mikään seuraavista muun muassa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä koskevista tekijöistä sellaisenaan muodostu valvontakysymykseksi muutoin kuin poikkeusolosuhteissa:

a) luvakkeen antajan tuote- tai tavaramerkin käyttö tai esillä pitäminen, mukaan lukien määräykset maantieteellisestä alueesta, jolla tuote- tai tavaramerkkiä voidaan käyttää;

b) luvakkeen antajan tuotemerkin värien ja logon esillä pitäminen luvakkeen haltijan ilma-aluksessa, mukaan lukien tällaisen tuote- tai tavaramerkin, logon tai vastaavan tunnuksen esillä pitäminen näkyvästi luvakkeen haltijan ilma-aluksessa ja henkilökunnan työasuissa;

c) tuote- tai tavaramerkin tai logon käyttäminen tai esillä pitäminen luvakkeen haltijan lentoaseman rakennelmissa ja laitteissa tai niiden yhteydessä;

d) markkinointitarkoituksiin laadittujen asiakaspalvelustandardien ylläpitäminen;

e) sellaisten asiakaspalvelustandardien ylläpitäminen, jotka on laadittu luvakkeeseen liittyvän tuotemerkin eheyden suojelemiseksi;

f) kaupallisia standardiehtoja koskevien lupamaksujen käyttö;

g) kanta-asiakasohjelmiin osallistumisen tarjoaminen, mukaan lukien etuuskien kartuttaminen; ja

h) oikeuden myöntäminen luvakkeen antajalle tai luvakkeen haltijalle luvakkeita ja tuotemerkkejä koskevissa sopimuksissa lopettaa järjestely ja poistaa tuotemerkki, edellyttäen, että Yhdysvaltojen kansalaisilla on edelleen määräysvalta yhdysvaltalaisessa lentoyhtiössä tai vastaavasti jäsenvaltioiden kansalaisilla yhteisön lentoyhtiössä.

2. Luvake- ja tuotemerkkijärjestelyt ovat itsenäisiä, mutta ne ovat voimassa yhtä aikaa sellaisten yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevien järjestelyjen kanssa, jotka edellyttävät, että kummallakin lentoyhtiöllä on tar-

vittava sopimuspuolen myöntämä lupa tämän sopimuksen 10 artiklan 7 kohdan mukaisesti.

Yhteinen julistus

Yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden edustajat vahvistivat, että Brysselissä 2 päivänä maaliskuuta 2007 parafoitu lentoliikennesopimus, joka on määrä allekirjoittaa 30 päivänä huhtikuuta 2007, on määrä saattaa todistusvoimaiseksi muilla kielillä siten kuin määrätään joko kirjeenvaihdolla ennen sopimuksen allekirjoittamista tai sekakomitean päätöksellä sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

Tämä yhteinen julistus on erottamaton osa lentoliikennesopimusta.