

Hallituksen esitys Eduskunnalle Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä meriliikenteestä tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä 6 päivänä joulukuuta 2002 allekirjoitetun sopimuksen meriliikenteestä sekä lain sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Sopimus on ensimmäinen merenkulun alalla tehty yhteisön, sen jäsenvaltioiden sekä kolmannen maan välinen sekasopimus. Sopimuksen tavoitteena on edistää yhteisön ja sen jäsenvaltioihin sijoittautuneiden varustamoiden edellytyksiä harjoittaa meriliikennettä toisaalta Kiinan ja yhteisön välillä sekä toisaalta yhteisön ja Kiinan sekä kolmansien maiden välillä. Sopimus perustuu meriliikennepalveluiden tarjoamisen vapauteen, lastin vapaaseen kuljetusoikeuteen ja vapaaseen pääsyyn kolmansien maiden väliseen liikenteeseen, rajoittamattomaan pääsyyn satamiin sekä syrjimättömään kohteluun satamien ja merenkulkupalvelujen käytössä ja liiketoiminnan harjoittamisessa. Koska Suomesta ei

ole suoraan Kiinaan suuntautuvaa meriliikennettä, sopimuksen merkitys Suomen kannalta on vähäinen.

Sopimusmääräysten mukaan sopimus tehdään viideksi vuodeksi. Se uusiutuu vuosittain, jollei toinen osapuolista irtisano sitä kirjallisesti kuusi kuukautta ennen sen voimaansaolon päättymistä. Osapuolet hyväksyvät sopimuksen omia menettelyjään noudattaen. Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ilmoittavat toisilleen hyväksymismenettelyjen päätökseen saattamisesta.

Laki sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kaikki Euroopan yhteisön jäsenvaltiot ja Kiinan kansantasavallan hallitus ovat saattaneet sopimuksen hyväksymismenettelyt päätökseen.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila.....	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Kansallinen lainsäädäntö	3
Euroopan yhteisön lainsäädäntö	4
2. EU–Kiina-meriliikennesopimus.....	4
2.1. Sopimuksen tavoite ja keskeinen sisältö	4
2.2. Meriliikennesopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja	5
2.3. Toimivallan jakautuminen jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön välillä	6
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	7
4. Esityksen vaikutukset	8
5. Asian valmistelu	8
5.1. Sopimusneuvottelut	8
5.2. Asian valmistelu Suomessa.....	8
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	9
1. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä meriliikenteestä tehdyn sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön	9
2. Lakiehdotuksen perustelut.....	13
3. Voimaantulo	13
4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	14
5. Käsittelyjärjestys	15
LAKIEHDOTUS.....	17
Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä meriliikenteestä tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	17
SOPIMUSTEKSTI	18

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen sopimus meriliikenteestä (EU–Kiina-meriliikennesopimus).

Euroopan unionin neuvosto valtuutti 12 päivänä helmikuuta 1998 komission käynnistämään neuvottelut Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan välisen meriliikennesopimuksen tekemiseksi. Sopimus allekirjoitettiin Brysselissä 6 päivänä joulukuuta 2002.

Euroopan unionin neuvosto teki 21 päivänä kesäkuuta 2004 päätöksen komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut Kiinan kansantasavallan kanssa yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nimissä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan välisen meriliikennesopimuksen mukauttamiseksi kymmenen uuden jäsenvaltion Euroopan unioniin liittymisen johdosta.

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välisen meriliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan 1 artiklan mukaan Tsekin tasavalta, Viron tasavalta, Kyproksen tasavalta, Latvian tasavalta, Liettuan tasavalta, Unkarin tasavalta, Maltaan tasavalta, Puolan tasavalta, Slovenian tasavalta ja Slovakian tasavalta ovat Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välisen, 6 päivänä joulukuuta 2002 Brysselissä allekirjoitetun meriliikennesopimuksen osapuolia.

Päätös sopimuksen ulottamiseksi koskemaan uusia jäsenvaltioita tehtiin Euroopan unionin neuvostossa 18 päivänä heinäkuuta 2005.

EU–Kiina-meriliikennesopimus on ensimmäinen merenkulun alalla tehty yhteisön ja kolmannen maan välinen sekasopimus.

Kansallinen lainsäädäntö

Suomi ja Kiina ovat tehneet vuonna 1977 kahdensivuisen meriliikennesopimuksen (Suomen Tasavallan hallituksen ja Kiinan Kansantasavallan hallituksen välinen meriliikennesopimus, allekirjoitettu Helsingissä 27 päivänä tammikuuta 1977; SopS 21/1978). Sopimus on ratifioitu 2 päivänä toukokuuta 1978 ja se on tullut voimaan 15 päivänä kesäkuuta 1978. Sopimuksen tarkoituksena on edistää kauppamerenkulun kehittymistä sopimuspuolten välillä ja lujittaa maiden välistä yhteistyötä merenkulun alalla. Sopimus sisältää määräyksiä satamiin pääsystä sekä suositumman maan kohtelun vastavuoroisesta myöntämisestä aluksille erilaisten verojen, tullien ja maksujen sekä satamapalvelujen ja -muodollisuuksien osalta. Sopimuksessa myönnetään myös molemminpuolinen verovapaus tuloista, jotka sopimuspuolten merikuljetusyrietykset ovat ansainneet merikuljetuksen harjoittamisesta.

Sopimuksen määräyksistä osa kuuluu lainsäädännön alaan ja ne on saatettu voimaan lailla (Kiinan kansantasavallan kanssa tehdyn merenkulkusopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 2 päivänä toukokuuta 1978 annettu laki 453/1978). Sopimukseen liittyvä asetus 454/1978 on annettu 7 päivänä kesäkuuta 1978. Sopimuksen käytännön merkitys on ollut vähäinen, koska Suomen ja Kiinan välillä ei ole meriliikennettä. Suomen ja Kiinan välinen tavaraliikenne hoidetaan syöttöliikenteenä suurimpien Keski-Euroopan satamien kautta.

Elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 4 §:ssä säädetään kauppamerenkulusta Suomen vesialueella. Säädöksen mukaan kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella ei saa käyttää muita kuin suomalaisia aluksia, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Liikenne- ja viestintäministeriö voi tietyin edellytyksin antaa luvan kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomai-

sella aluksella. Lisäksi asetuksella voidaan vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen johdosta ja vastavuoroisuuden ehdolla säätää, että kyseisen valtion alukset ovat oikeutettuja ilman edellä mainittua lupaa harjoittamaan kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Tällainen oikeus on myönnetty ainoastaan Norjalle elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n 3 momentin perusteella säädetyllä asetuksella (1234/1996).

Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat oikeutettuja ilman liikenne- ja viestintäministeriön myöntämää lupaa harjoittamaan kauppamerenkulkua sen mukaisesti kuin palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3577/92 ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavaraj- ja henkilöliikennettä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3921/91 säädetään.

Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen säädetään neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 4055/86.

2. EU–Kiina-meriliikennesopimus

2.1. Sopimuksen tavoite ja keskeinen sisältö

EU–Kiina-meriliikennesopimuksen tavoitteena on parantaa niitä edellytyksiä, joilla merirahtikuljetuksia toteutetaan Kiinan ja yhteisön välillä sekä yhteisön ja Kiinan sekä kolmansien maiden välillä, osapuolten taloudellisten toimijoiden eduksi. Sopimus perustuu meriliikennepalvelujen tarjoamisen vapauteen, lastin vapaaseen kuljetusoikeuteen ja vapaaseen pääsyyn kolmansien maiden väliseen liikenteeseen, rajoittamattomaan pääsyyn satamiin sekä syrjimättömään kohteluun satamien ja merenkulkupalvelujen käytössä ja liiketoiminnan harjoittamisessa. Sopimus kattaa ovelta ovelle -palvelujen kaikki osatekijät.

Sopimuksessa määrätään kansainvälisistä merirahtikuljetuksista ja logistiikkapalveluista, merikuljetusosuuden sisältävistä multimodaalikuljetuksista Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä sekä kansainvälisistä merirahtikuljetuksista yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä. Siinä määrätään myös kolmansien maiden välisestä liikenteestä sekä tyhjien konttien ja vastaavan välineistön kuljettamisesta Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä silloin, kun niitä ei kuljeteta rahtina maksua vastaan.

Sopimuksella osapuolet takaavat toisen osapuolen lipun alla purjehtiville tai toisen osapuolen kansalaisten tai varustamojen liikennöimille aluksille syrjimättömän kohtelun, joka on verrattavissa sen omien alusten kohteluun satamaan pääsyn, satamien infrastruktuurien ja niiden merenkulkupalvelujen käytön sekä niihin liittyvien palkkioiden ja maksujen, tullimuodollisuuksien, ankkuri- paikkojen jakamisen sekä lastaus- ja lastinpurkamislaitteiden osalta.

Kansainvälisen merirahtiliikenteen ja logistiikkapalvelujen, mukaan luettuina multimodaalikuljetukset ovelta ovelle, tarjoamisen osalta sopimuksessa määrätään, että kumpikin osapuoli sallii omien lakiansa ja asetustensa mukaisesti toisen osapuolen varustamojen kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen perustamisen sekä tytäryhtiöiden ja sivuliikkeiden taloudellisen toiminnan harjoittamisen.

Sopimuksessa määrätään myös, että yhden osapuolen kansalaisten tai varustamojen toisen osapuolen alueella kansainvälisestä meriliikenteestä ja multimodaalikuljetuksista saamat tulot voidaan suorittaa vapaasti vaihdettavina valuuttoina. Yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle sijoitautuneiden tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen tulot ja menot voidaan suorittaa isäntämaan valuuttana. Edellä mainittujen varustamojen, tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden tai edustustojen tuloista paikallisten kulujen vähentämisen jälkeen jäävän osan saa vapaasti siirtää toiseen maahan siirtopäivänä voimassa olevalla pankin valuuttakurssilla.

Sopimus on tehty viideksi vuodeksi. Tämän jälkeen se uusiutuu vuosittain, jollei toinen osapuolista irtisano sitä kirjallisesti kuusi kuukautta ennen sen voimassaolon pääty-

mistä. Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ilmoittavat toisilleen omien sopimuksen hyväksymismenettelyjensä päätökseen saattamisesta.

Jos sopimus on joissakin kysymyksissä vähemmän suotuisa kuin yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan nykyiset kahdenväliset sopimukset, suotuisammilla määräyksillä on etusija, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhteisön velvollisuuksien ja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen määräysten noudattamista. Sopimuksen määräykset korvaavat yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan aikaisempien kahdenvälisten sopimusten määräykset, jos viimeksi mainitut ovat edellisessä virkkeessä tarkoitettua tilannetta lukuun ottamatta epäjohdonmukaisia tai täsmälleen samoja ensin mainittujen määräysten kanssa. Nykyisten kahdenvälisten sopimusten määräysten, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan, soveltamista jatketaan.

Kahdenvälisissä keskusteluissa Kiina on esittänyt, että nykyiset kahdenväliset sopimukset jätettäisiin sellaisenaan voimaan tämän sopimuksen voimaansaattamisesta huolimatta. Valtioneuvosto katsoo, että voimassa oleva Suomen ja Kiinan kansantasavallan välinen meriliikennesopimus voidaan edelleen pitää voimassa. Jos kahdenvälisen sopimuksen määräykset olisivat jossakin yksittäistapauksessa epäjohdonmukaisia EU–Kiinameriliikennesopimuksen määräysten kanssa, jälkimmäisen sopimuksen määräyksille annettaisiin etusija.

2.2. Meriliikennesopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välisen meriliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan 1 artiklan mukaan Tsekin tasavalta, Viron tasavalta, Kyproksen tasavalta, Latvian tasavalta, Liettuan tasavalta, Unkarin tasavalta, Maltaan tasavalta, Puolan tasavalta, Slovenian tasavalta ja Slovakian tasavalta ovat Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välisen, 6 päivänä joulukuuta 2002 Brysselissä allekirjoitetun meriliikennesopimuksen osapuolia.

Pöytäkirjan 3 artiklan mukaan sopimuspuo-

let hyväksyvät tämän pöytäkirjan omia menettelyjään noudattaen. Pöytäkirja tulee voimaan samana päivänä kuin sopimus. Jos sopimuspuolet kuitenkin hyväksyvät tämän pöytäkirjan vasta sopimuksen voimaantulon jälkeen, pöytäkirja tulee voimaan päivänä, jona sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen sisäisten hyväksyntämenettelyjen saattamisesta päätökseen.

Uusien jäsenvaltioiden liittymissopimuksessa Euroopan unioniin — tarkemmin sanottuna sopimuksen 6 artiklan 2 kohdan 2 alakohdassa — määrättiin muun muassa, että uusien jäsenvaltioiden liittyminen yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä kolmansien valtioiden välillä tehtyjen tai allekirjoitettujen sopimusten sopimuspuoleksi tullaan hoitamaan kyseisiin sopimuksiin liitettävällä pöytäkirjalla.

Liittymissopimuksen mainitun kohdan mukaan sopimukseen liitettävästä pöytäkirjasta tullaan sopimaan yksimielisesti yhteisön jäsenvaltioiden ja kyseisen kolmannen valtion, kolmansien valtioiden tai kansainvälisen järjestön välillä. Tällaisella menettelytavalla ei tule olemaan vaikutusta yhteisön omaan toimivaltaan eikä menettely tulevaisuudessaakaan vaikuta toimivallan jakoon yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välillä neuvoteltaessa myöhempiä sopimuksia tai muita sopimusmuutoksia, jotka eivät liity yhteisön laajentumiseen. Komission tehtävänä on neuvotella tällaiset pöytäkirjat jäsenvaltioiden yksimielisesti hyväksymien neuvotteluohjeiden mukaisesti.

Päätös EU:n ja Kiinan välisen meriliikennesopimuksen ulottamiseksi koskemaan uusia jäsenvaltioita tehtiin Euroopan unionin neuvostossa 18 päivänä heinäkuuta 2005. Uusien jäsenvaltioiden liittymissopimuksessa Euroopan unioniin onkin päädytty sopimuskentekovallan osalta toisenlaiseen ratkaisuun kuin aiempien laajentumisten kohdalla.

Laajentumissopimuksen 6 (2) artikla sisältää nimenomaisen valtuutuksen sopimuskentekovallan rajatusta siirtämisestä jäsenvaltioilta neuvostolle. Laajentumissopimuksen kyseisen määräyksen katsottiin koskevan perustuslain 1 §:n täysivaltaisuutta koskevia säännöksiä ja kuuluvan lainsäädännön alaan (HE 78/2003). Niin sanottu dualistinen voimaansaattamisjärjestelmä on siis ohitettu tietoisesti. Edellä mainituin perustein ei ole

syytä mainita mukautuspöytäkirjaa hallituksen esityksen hyväksymisponnessa eikä voimaansaattamislain 1 §:ssä.

Neuvoston hyväksyttyä yksinkertaistetulla menettelytavalla sopimuksen allekirjoittaa puheenjohtajana toimivan jäsenvaltion ministeri yhdessä komissaarin kanssa. Tämän jälkeen neuvosto päättää – konsultoituaan Euroopan parlamenttia — lopullisesti pöytäkirjan hyväksymisestä myös jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvilta osin.

2.3. Toimivallan jakautuminen jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön välillä

EU–Kiina-meriliikennesopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain kunkin jäsenvaltion ja osittain Euroopan yhteisön toimivaltaan. Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä sopimus sisällä määräyksiä, jotka osoittaisivat toimivallan jakautumisen.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta tulkita jaetun toimivallan sopimukseen sisältyviä määräyksiä. Yhteisöjen tuomioistuimella on sen oikeuskäytännön nojalla katsottava olevan toimivalta tulkita yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvia sopimuksen määräyksiä silloinkin, kun niitä yksittäistapauksessa sovelletaan jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvassa asiassa.

Seuraavassa arvioidaan toimivallan jakautumista EU-Kiina-meriliikennesopimuksen osalta yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välillä.

EY-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan kysymyksissä, jotka kuuluvat Euroopan yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan, jäsenvaltiot eivät pääsäännön mukaan saa sitoutua kansainvälisoikeudellisiin velvoitteisiin tai toteuttaa muitakaan kansallisia toimenpiteitä. Toisaalta muissa kuin yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvissa kysymyksissä pelkkä yhteisön toimivallan olemassaolo ei estä jäsenvaltioita käyttämästä kansallista toimivaltaansa esimerkiksi kansainvälisiä velvoitteita hyväksyttäessä.

Kyseessä olevan sopimuksen tekeminen yhteisön puolesta perustuu yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohtaan. Yhteisön toimivallan olemassaolosta liikenteen alalla ei kuitenkaan aiheudu se, että kyseinen toimivalta olisi luonteeltaan yksinomaista.

EY-tuomioistuimen niin sanotun ERTA-oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltiot menettävät oikeutensa sopia kansainvälisistä velvoitteista kolmansien maiden kanssa vain sitä mukaa kuin yhteisiä sääntöjä, joihin nämä velvoitteet voivat vaikuttaa, otetaan käyttöön. Siltä osin kuin yhteisö on ottanut käyttöön yhteisiä sääntöjä, yhteisön ulkoinen toimivalta on muuttunut luonteeltaan yksinomaiseksi.

Yhteisön lainsäädännössä meriliikennepalvelujen tarjoamisen vapaudesta on säädetty neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) sekä neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 4055/86 palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen. Siltä osin kuin meriliikennesopimuksen perustamat velvoitteet voivat ERTA-oikeuskäytännön tarkoittamalla tavalla vaikuttaa edellä mainittujen asetusten sisältämiin yhteisiin sääntöihin kyseiset velvoitteet kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Asetuksen N:o 3577/92 osalta on huomattava, että asetus koskee asetuksen 2 artiklan mukaisesti yksinomaan yhden ja saman jäsenvaltion alueella tapahtuvaa matkustaja- ja tavaraliikennettä. Meriliikennesopimusta ei sen sijaan lainkaan sovelleta kotimaanliikenteeseen, jota harjoitetaan pelkästään yhteisön jonkin jäsenvaltion satamien välillä tai Kiinan satamien välillä (2 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta). Koska yhtäältä asetuksella N:o 3577/92 ja toisaalta meriliikennesopimuksella on eri soveltamisalat, ei asetus perusta yhteisölle meriliikennesopimusta koskevaa yksinomaista toimivaltaa.

Asetuksen N:o 4055/86 nimenomaisena päämääränä puolestaan on palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen ulottaminen koskemaan sekä jäsenvaltioiden välistä meriliikennettä että jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välistä meriliikennettä poistamalla asteittain sanottua toimintaa koskevat rajoitukset ja estämällä uusien toteuttaminen. Asetuksen 1 artiklan 4 kohdan mukaan se koskee merikuljetuspalvelujen tarjoamista sekä kahden jäsenvaltion satamien välillä että jonkin jäsenvaltion sataman välillä. Asetuksen henkilöllistä soveltamisalaa koskevan 1

artiklan 2 kohdan mukaan asetuksen säännökset koskevat myös niitä jäsenvaltion kansalaisia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle, sekä niitä meriliikenteen harjoittajia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle, mutta joissa jäsenvaltion kansalaisilla on määräysvalta, jos näiden kansalaisten tai varustamojen alukset on rekisteröity jäsenvaltiossa sen lainsäädännön mukaisesti. Asetuksen N:o 4055/86 henkilöllinen soveltamisala on tosin sanoen laajempi kuin esimerkiksi muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavartai henkilöliikennettä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3921/91, joka ei lainkaan koske yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneita liikenteenharjoittajia.

Vaikka asetuksen N:o 4055/86 säännökset eivät koskekaan yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneita liikenteenharjoittajia muutoin kuin edellä selostetuin määräysvaltaa ja alusten rekisteröintiä koskevin rajoituksin, on niiden soveltamisala ainakin osittain sama kuin meriliikennesopimuksen niiden määräysten, jotka koskevat palvelujen meriliikennepalvelujen tarjoamista. Sopimushan koskee esimerkiksi Kiinan kansantasavaltaan sijoittautuneita, yhteisön kansalaisten määräysvallassa olevia liikenteenharjoittajia ja varustamoja. Kyseisiltä osin sopimuksesta johtuvien velvoitteiden voidaan katsoa vaikuttavan asetuksen N:o 4055/86 sisältämiin yhteisiin sääntöihin ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitettulla tavalla ja kuuluvan siten yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Tämä koskee ainakin sopimuksen 4 ja 5 artiklaa, joihin sisältyvät palvelujen tarjoamisen vapauden kanalta keskeiset määräykset.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle perustamien varustamon kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen avainhenkilöstöstä; palveluksessa oleminen tulee sallia henkilöstön kansallisuudesta riippumatta isäntämaan voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Kummankin osapuolen tulee myös helpottaa työlupien ja viisumien saamista. Seuraavassa käsitellään yhteisön toimivaltaa ensin työlupien ja sen jälkeen viisumien osalta.

Yhteisö ei toistaiseksi sisäisessä lainsääd

ännössään ole antanut yhteisiä sääntöjä työluvista tai muutoinkaan jäsenvaltiossa asuvien kolmansien maiden kansalaisten oikeudesta päästä työhön kyseisessä jäsenvaltiossa. Eräisiin yhteisön tekemiin kansainvälisiin sopimuksiin tosin sisältyy asiaa koskevia määräyksiä. Kyseisillä sopimuksilla ei kuitenkaan miltään osin ole sama soveltamisala kuin meriliikennesopimuksen 8 artiklalla, koska Kiinan kansantasavalta ei ole niiden sopimuspuoli. Vaikka yhteisöllä saattaisikin SEY 137 artiklan 3 kohdan neljännen lueltakohdan nojalla ollakin toimivalta antaa asiaa koskevia säännöksiä, ei kyseinen toimivalta kuitenkin ole luonteeltaan yksinomaista. Meriliikennesopimuksen 8 artiklan ensimmäisen virkkeen voidaan siten katsoa kuuluvan jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Viisumien osalta neuvoston asetuksella (EY) N:o 539/2001 on vahvistettu luettelo niistä kolmansista maista, joiden kansalaisilla on oltava viisumi jäsenvaltioiden ulkorajoja ylittäessään (joihin muun muassa Kiinan kansantasavalta kuuluu) sekä niistä kolmansista maista, joiden kansalaisia tämä vaatimus ei koske. Yhtenäisestä viisumin kaavasta puolestaan on säädetty neuvoston asetuksella (EY) N:o 1683/95 ja viisumia koskevasta menettelystä yhteisellä konsuliohjeistolla diplomaatti- ja konsuliedustustoille. Viisumeja koskevan yhteisön säännösten valossa onkin selvää, että meriliikennesopimuksen 8 artiklan viisumeja koskeva määräys kuuluu ERTA-oikeuskäytännön tarkoittamassa merkityksessä yhteisten sääntöjen soveltamisalaan, tai joka tapauksessa alaan, jota tällaiset säännöt jo suurelta osin kattavat. Yhteisöllä on siten yksinomainen toimivalta hyväksyä kyseinen, sopimuksen 8 artiklassa tarkoitettu viisumeja koskeva velvoite.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on hyväksyä ja saattaa voimaan EU–Kiina-meriliikennesopimus siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Tarkoituksena on, että eduskunta hyväksyisi sopimuksen ja lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella.

4. Esityksen vaikutukset

EU–Kiina-meriliikennesopimuksessa on osaltaan kysymys poliittisen vuoropuhelun vahvistamisesta EU:n ja Kiinan kansantasa-vallan välillä. Sopimuksen avulla varmistetaan EU:n jäsenvaltioiden alusten rajoittama-ton pääsy Kiinan meriliikenteeseen. Lisäksi sopimuksella helpotetaan yhteisön alueelle sijoittautuneiden varustamoiden toimintaa erityisesti lastin käsittelyn, varastoinnin ja varastopalveluiden sekä huolintapalveluiden kannalta. Sopimus mahdollistaa EU:n varus-tamoille terminaalien omistamisen Kiinassa ja helpottaa huomattavasti tytäryhtiöiden, si-vuliikkeiden sekä edustustojen perustamista Kiinaan. Sopimus edistäisi myös EU:n alu-eella toimivien kiinalaisvarustamoiden avainhenkilöstön työskentelymahdollisuuksia EU:n alueella.

Sopimuksessa ei ole myönnetty kiina-laisaluksille kabotaasioikeutta Suomen ran-nikolla. Sopimuksessa on huomioitu yhteisön voimassa oleva lainsäädäntö kuten myös yh-teisön jäsenvaltioiden ja Kiinan kansantasa-vallan kahdenväliset meriliikennesopimuk-set. Sopimus ei koske miehistöjen kansalli-suutta eikä matkustajaliikennettä.

5. Asian valmistelu

5.1. Sopimusneuvottelut

Vaikka neuvosto myönsi komissiolle neu-vottelumandaatin jo vuonna 1998, neuvotte-lut etenivät pitkään hitaasti. Voidaan olettaa, että neuvottelujen edistyminen aiheutui osal-taan Kiinan pyrkimyksestä päästä Maailman kauppajärjestön WTO:n jäseneksi, mikä to-teutuikin 11 päivänä joulukuuta 2001. Varsinaista merenkulullista merkitystä sopimuk-sella lienee lähinnä yhteisön suurimmille menrenkulkuvaltioille kuten Kreikalle, Maltalle, Tanskalle sekä Yhdistyneelle kuningaskun-nalle.

EU–Kiina-meriliikennesopimus on allekir-joitettu 6 päivänä joulukuuta 2002 ja useim-mat EU:n jäsenvaltiot ovat hyväksyneet sen omalta osaltaan. Yhteisön kymmenen uuden jäsenvaltion liittyminen yhteisöön huomioitiin asiaa koskevalla pöytäkirjalla.

Sopimuspuolet hyväksyvät pöytäkirjan omia menettelyjään noudattaen. Pöytäkirja

tulee voimaan samana päivänä kuin sopimus. Jos sopimuspuolet kuitenkin hyväksyvät pöy-täkirjan vasta sopimuksen voimaantulon jäl-keen, pöytäkirja tulee voimaan päivänä, jona sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen si-säisten hyväksymismenettelyjen saattamisesta päätökseen.

Komission mukaan sopimuksen hidas voi-maantulo aiheuttaa ongelmia, sillä Kiina ei ole valmis sopimuksen väliaikaiseen sovel-tamiseen. Tämän vuoksi komissio on kiirehti-nyt jäsenvaltioita ratifioimaan sopimuksen pikaisesti.

5.2. Asian valmistelu Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti ko-mission esityksestä 13 päivänä heinäkuuta 1997 kirjeen E 46/1997 vp eduskunnalle. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiasta lausunnon 25 päivänä syyskuuta 1997.

Kaikki kirjelmässä E 46/1997 vp esitetyt Suomen tavoitteet ovat toteutuneet. Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti neuvotteluiden edistymisestä eduskunnalle E-jatkokirjelmän 5 päivänä joulukuuta 2001 ja 26 päivänä syyskuuta 2002.

Asian kansallisen valmistelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö on säännöllis-in väliajoin pyytänyt ministeriöiden ja alan toimijoiden näkemyksiä sopimusneuvotteluiden edistymisestä. Saaduissa lausunnoissa on lähinnä kiinnitetty huomiota siihen, että kii-nalaisaluksille ei tule myöntää oikeutta ran-nikko- eli kabotaasiliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 29 päivänä huhtikuuta 2002 oikeusministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, Ahvenanmaan maa-kuntahallitukselta, Merenkulkulaitokselta, varustamoyhdistyksiltä, alan työntekijäliitoilta, Suomen Satamaliitolta sekä Teollisuuden ja työnantajain keskusliitolta lausuntoa siitä, voisiko Suomi allekirjoittaa sopimuksen sekä ratifioida sen omasta puolestaan. Ministeri-öillä, Ahvenanmaan maakuntahallituksella tai alan toimijoilla ei ole ollut sopimuksen al-lekirjoittamisen tai ratifioinnin osalta erityis-tä huomautettavaa. Rahtialusyhdistys piti tärkeänä sitä, että sopimusta ei sovellettaisi kotimaanliikenteeseen, jota harjoitetaan pel-kästään Kiinan satamien välillä tai Euroopan yhteisön jonkin jäsenvaltion välillä.

Tasavallan presidentti päätti 4 päivänä lokakuuta 2002 sopimuksen allekirjoitusvaltuutuksen myöntämisestä.

Euroopan unioniin liittyi 1 päivänä toukuuta 2004 kymmenen uutta jäsenvaltiota. Liittymisasiakirjan 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti uusien jäsenvaltioiden liittymisestä EU–Kiina-meriliikennesopimukseen sovitaan tekemällä kyseisen sopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja. Liittymisasiakirjan edellä mainitussa kohdassa määrätään yksinkertaistetusta menettelystä, jossa tämä pöytäkirja tehdään Euroopan unionin neuvoston, joka tekee ratkaisunsa yksimielisesti jäsenvaltioiden puolesta, ja Kiinan välillä.

Liikenne- ja viestintäministeriön 17 päivänä helmikuuta 2005 päivätyssä kirjelmässä asian osalta viitattiin laajentumissopimusta

koskevaan hallituksen esitykseen (HE 78/2003), jonka sivuilla 61, 147 ja 149 on selostettu nyt kyseessä olevien mukautuspöytäkirjoja koskeva yksinkertaistettu päätöksentekomenettely neuvostossa. Lisäksi ministeriön edellä mainitussa kirjelmässä viitattiin E-kirjelmään UM2004-01795, jonka liitteenä olevassa listassa ei mainita nyt esillä olevaa sopimusta, minkä vuoksi asiasta annettiin kyseinen 17 päivänä helmikuuta 2005 päivätty jatkokirje.

EU–Kiina-meriliikennesopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista koskeva hallituksen esitys on valmistelu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksestä on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä sekä työministeriöltä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä meriliikenteestä tehdyn sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. *Tavoite.* EU–Kiina-meriliikennesopimuksen tavoitteena on parantaa niitä edellytyksiä, joilla merirahtikuljetuksia toteutetaan toisaalta Kiinan ja yhteisön välillä sekä toisaalta yhteisön ja Kiinan sekä kolmansien maiden välillä, osapuolten taloudellisten toimijoiden eduksi. Se perustuu meriliikennepalvelujen tarjoamisen vapautteen, lastin vapaaseen kuljetusoikeuteen ja vapaaseen pääsyyn kolmansien maiden väliseen liikenteeseen, rajoittamattomaan pääsyyn satamiin sekä syrjimättömään kohteluun satamien ja merenkulkupalvelujen käytössä ja liiketoiminnan harjoittamisessa. Sopimus kattaa ovelta ovelle -palvelujen kaikki osatekijät.

2 artikla. *Soveltamisala.* Sopimusta sovelletaan kansainvälisiin merirahtikuljetuksiin ja logistiikkapalveluihin, mukaan luettuina merikuljetusosuuden sisältävät multimodaalikuljetukset Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä, sekä kansainvälisiin merirahtikuljetuksiin yhteisön jäsenvaltioiden sa-

tamien välillä. Sitä sovelletaan myös kolmansien maiden väliseen liikenteeseen sekä tyhjen konttien ja vastaavan välineistön kuljettamiseen Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä silloin, kun niitä ei kuljeteta rahtina maksua vastaan. Artiklan mukaan jos yhden osapuolen alukset liikennöivät toisen osapuolen yhdestä satamasta toiseen tai yhteisön jäsenvaltion yhdestä satamasta toiseen lastatakseen alukseen kolmansiin maihin tarkoitettua rahtia taikka purkaakseen aluksesta ulkomailta tuotua rahtia, tätä toimintaa pidetään osana kansainvälistä meriliikennettä.

Sopimusta ei sovelleta kotimaanliikenteeseen, jota harjoitetaan pelkästään Kiinan satamien välillä tai yhteisön jonkin jäsenvaltion satamien välillä.

Sopimus 2 artiklan 2 kohdan mukaan sopimus ei vaikuta Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden kahdenvälisiin meriliikennesopimuksiin niiden kysymysten osalta, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan.

Sopimuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaan sopimus ei vaikuta kolmansien osapuolten alusten oikeuteen harjoittaa rahti- ja matkustajaliikennettä osapuolten satamien tai yhden osapuolen ja kolmannen osapuolen satamien välillä.

3 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään EU–Kiina-meriliikennesopimuksen

soveltamisen kannalta keskeiset ilmaiset. Sopimuksessa tarkoitetaan:

”kansainvälisellä merirahtiliikenteellä ja logistiikkapalveluilla” kansainvälistä merirahtiliikennettä sekä siihen liittyvää lastin käsittelyä, varastointia ja varastopalveluja, tulliselvityspalveluja, konttiasemia ja konttien säilytystä satamassa tai sisämaassa, varustamon edustajan palveluja ja huolintapalveluja;

”multimodaalikuljetuksilla” tavaroiden kuljettamista samalla asiakirjalla käyttäen useampaa kuin yhtä kuljetusmuotoa ja siten, että kuljetukseen sisältyy merimatka;

”varustamon edustajan palveluilla” yhden tai useamman laivayhtiön tai varustamon kaupallisten etujen edustamista edustajana tietyllä maantieteellisellä alueella koskien muun muassa meriliikenteen ja niihin liittyvien oheispalvelujen markkinointia ja myyntiä, asiakirjojen laatimista, liiketoimintaa koskevien tietojen toimittamista, aluksen satamassa käynnin järjestämistä tai rahdin haltuunottoa tarvittaessa varustamon puolesta;

”huolintapalveluilla” laivauksen järjestämistä ja seurantaa laivaajan puolesta hankkimalla tarvittavat oheispalvelut, laatimalla asiakirjat ja toimittamalla liiketoimintaa koskevia tietoja;

”varustamolla” yhtiötä, joka täyttää seuraavat edellytykset:

i) se on perustettu Kiinan taikka yhteisön tai yhteisön jäsenvaltion julkis- tai yksityisoikeuden säännösten mukaisesti;

ii) sen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Kiinassa tai yhteisössä;

iii) se harjoittaa kansainvälistä merenkulkua joko omistamallaan tai liikennöimillään aluksilla. Sopimuksen määräyksiä sovelletaan myös yhteisön jäsenvaltion tai Kiinan kansalaisten määräysvallassa oleviin, yhteisön tai Kiinan ulkopuolelle sijoittautuneisiin varustamoihin, jos niiden alukset on rekisteröity kyseiseen jäsenvaltioon tai Kiinaan näiden lainsäädännön mukaisesti;

”tytäryhtiöllä” varustamon omistamaa yhtiötä, joka on oikeushenkilö;

”sivuliikkeellä” varustamon omistamaa liikettä, joka ei ole oikeushenkilö;

”edustustolla” yhden osapuolen varustamo edustavaa toimistoa toisen osapuolen alueella;

”aluksella” kauppalaivaa, joka on merkitty Kiinan tai yhteisön tai sen jäsenvaltioiden la-

kien mukaisesti jommankumman osapuolen alusrekisteriin kyseisen osapuolen kansallisen lipun alle ja joka harjoittaa kansainvälistä meriliikennettä, mukaan luettuina kolmansien maiden lipun alla purjehtivat alukset, jotka omistaa tai joita liikennöi Kiinan tai yhteisön jäsenvaltion varustamo. Sillä ei kuitenkaan tarkoiteta sota-aluksia tai muita muussa kuin kaupallisessa käytössä olevia aluksia.

Tarkoituksena on varmistaa, että käsitteet ymmärretään samalla tavalla kaikissa sopimusvaltioissa.

4 artikla. Palvelujen tarjoaminen. Sopimuksen osapuolet takaavat toisen osapuolen lipun alla purjehtiville tai toisen osapuolen kansalaisten tai varustamojen liikennöimille aluksille syrjimättömän kohtelun, joka on verrattavissa sen omien alusten kohteluun satamaan pääsyn, satamien infrastruktuurien ja niiden merenkulkupalvelujen käytön sekä niihin liittyvien palkkioiden ja maksujen, tullimuodollisuuksien, ankkuripaikkojen jakamisen sekä lastaus- ja lastinpurkamislaitteiden osalta. Osapuolet sitoutuvat soveltamaan tehokkaasti syrjimättömyyteen ja kaupallisuuteen perustuvaa rajoittamatonta pääsyä kansainväliseen meriliikenteeseen ja meriliikennemarkkinoille. Edellä olevan soveltamiseksi osapuolet:

a) eivät sisällytä kolmansien maiden kanssa tulevaisuudessa tekemiinsä meriliikennesopimuksiin lastinjakolausekkeitä ja lopettavat nykyisiin kahdenvälisiin sopimuksiin mahdollisesti sisältyvien tällaisten lausekkeiden soveltamisen kohtuullisen ajan kuluessa;

b) poistavat tämän sopimuksen voimaantullessa kaikki yksipuoliset hallinnolliset, tekniset tai muut toimenpiteet, joista voi olla seurauksena välillisiä rajoituksia tai syrjiviä vaikutuksia palvelujen vapaaseen tarjontaan kansainvälisessä meriliikenteessä;

c) pidättäytyvät tämän sopimuksen tultua voimaan panemasta täytäntöön hallinnollisia, teknisiä tai lainsäädännöllisiä toimenpiteitä, joista voisi olla seurauksena toisen osapuolen kansalaisiin tai varustamoihin kohdistuvaa syrjintää kansainvälisen meriliikenteen palvelujen tarjoamisessa.

Sopimuksen osapuolet sitoutuvat myös antamaan toisen osapuolen varustamoille oikeuden käyttää syrjimättömin perustein ja asianomaisten varustamojen sopimin ehdoin ensin tarkoitettun osapuolen alueelle rekiste-

röityjen varustamojen tarjoamia Kiinan ja yhteisön jäsenvaltion satamien välisen kansainvälisen rahtiliikenteen syöttöliikennepalveluja.

Sopimuksen 4 artiklalla ei voida puuttua Suomen työlainsäädännön soveltamiseen. Työlainsäädännön soveltamisen osalta kotimaiset ja ulkomaiset varustamot ovat samassa asemassa. Keskeisessä asemassa ovat käytännössä olleet aluksilla noudatettavat työehdot, joista sovitaan työehtosopimuksilla. Työehtosopimukset ovat työmarkkinaosaosapuolten välisiä sopimuksia työsuhteissa sovellettavista työehdoista. Valtio ei voi puuttua näiden sopimusten sisältöön. Sopimuksen 4 artikla ei näin ollen voi koskea työehtosopimuksia.

5 artikla. Liiketoiminta. Artiklan mukaan kansainvälisen merirahtiliikenteen ja logistiikkapalvelujen, mukaan luettuina multimodaalikuljetukset ovelta ovelle, tarjoamisen osalta kumpikin osapuoli sallii omien lakien ja asetustensa mukaisesti toisen osapuolen varustamojen kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen perustamisen sekä tytäryhtiöiden ja sivuliikkeiden taloudellisen toiminnan harjoittamisen.

6 artikla. Avoimuus. Sopimuksen osapuolet sitoutuvat julkaisemaan kuulemisen ja asianmukaisen ennakkoilmoituksen jälkeen viipymättä tiedot kaikista yleisesti sovellettavista toimenpiteistä, jotka liittyvät tämän sopimuksen toimintaan tai voivat vaikuttaa siihen. Mikäli tiedon julkaiseminen ei ole mahdollista, tulee tieto saattaa muutoin yleisesti saataville.

Lisäksi sopimuksen osapuolet sitoutuvat vastaamaan viipymättä kaikkiin toisen osapuolen pyyntöihin, jotka koskevat sen toteuttamia, edellä mainittuja yleisesti sovellettavia toimenpiteitä koskevia erityisiä tietoja.

7 artikla. Kansalliset säännöt. Osapuolet varmistavat, että kaikkien kansainvälisen meriliikenteen kauppaan vaikuttavien yleisesti sovellettavien toimenpiteiden toteutus on kohtuullista, objektiivista ja puolueetonta.

Jos on haettava lupaa, osapuolen toimivaltaisten viranomaisten tulee kohtuullisen ajan kuluessa kotimaisten lakien ja säännösten mukaan täydellisen hakemuksen jättämisestä tiedottaa hakijalle hakemusta koskevasta päätöksestä. Hakijan pyynnöstä osapuolen toi-

mivaltaisten viranomaisten on ilman kohtuutonta viivytystä annettava tieto hakemuksen käsittelyvaiheesta.

Sen varmistamiseksi, että teknisiin standardeihin ja lupavaatimuksiin ja -menettelyihin liittyvät toimenpiteet eivät muodosta tarpeettomia kaupan esteitä, vaatimusten on perustuttava puolueettomiin, syrjimättömiin ja avoimiin ennalta vahvistettuihin perusteisiin, joita voi olla esimerkiksi kyky tarjota palvelua; lupamenettelyjen ollessa kyseessä nämä vaatimukset eivät itsessään saa muodostaa palvelun tarjoamisen estettä tai rajoitusta.

8 artikla. Avainhenkilöstö. Artiklan mukaan yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle perustamien varustamon kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen palveluksessa saa olla isäntämaan voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti avainhenkilöstö näiden kansalaisuudesta riippumatta.

Artiklan mukaan kumpikin osapuoli helpottaa ulkomaisten työntekijöiden työolupien ja viisumien saantia. Suomen lainsäädännön mukaan ulkomaalainen henkilö tarvitsee lähtökohtaisesti työntekijän oleskeluluvan Suomeen voidakseen tehdä ansiotyötä Suomessa. Tämä koskee myös sopimuksen EU–Kiina-meriliikennesopimuksen 8 artiklassa mainittua avainhenkilöstöä. Poikkeuksista työntekijän oleskelulupavelvollisuuteen säädetään ulkomaalaislain 79–81 §:ssä mainittuja rajoittamatonta työntekoa muun oleskeluluvan kuin työntekijän oleskeluluvan nojalla, rajoitettua työntekoa muun oleskeluluvan kuin työntekijän oleskeluluvan nojalla sekä työntekoa ilman oleskelulupaa.

Käytännössä työntekijän oleskelulupa myönnetään kaksivaiheisesti. Työvoimatoimisto harkitsee ensin osapäätöksessään luvan työvoimapolitiittiset edellytykset, minkä jälkeen Ulkomaalaisvirasto myöntää ensimmäisen oleskeluluvan, ellei sen myöntämiselle ole yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen liittyviä esteitä eikä ole perusteltua aihetta epäillä ulkomaalaisen tarkoituksena olevan maahantuloa ja maassa oleskelua koskevien säännösten kiertäminen.

Ulkomaalaislain poikkeussäännökset täyttävät EU–Kiina-meriliikennesopimuksen 8 artiklan määräykset.

Viisumien osalta tilanne eroaa oleskelu- ja työlupiin verrattuna siten, että EU:n jäsenvaltiot noudattavat yhtenäistä viisumipolitiikkaa, joka kuuluu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Oikeusperusta yhteiselle viisumipolitiikalle on EY:n perustamisopimuksen 62 artikla. Yhteistä viisumipolitiikkaa toteutetaan käytännössä Schengenin säännösten pohjalta. Säännösten sisällyttämisestä perustamisopimukseen säädettiin Amsterdamin sopimukseen liitetyllä pöytäkirjalla. Säännöstö muodostuu Schengenin sopimuksesta, yleissopimuksesta ja niiden pohjalta annetuista säädöksistä. Suomi ja muut Pohjoismaat ryhtyvät soveltamaan Schengenin säännöstöä 25 päivänä maaliskuuta 2001. EU:n jäsenvaltioista 1 päivänä toukokuuta 2004 unioniin liittyneet valtiot sekä Irlanti ja Yhdistynyt kuningaskunta eivät vielä sovelleta sitä täysimääräisesti.

Harmonisoidun ja Suomea sitovan Schengenin säännösten vuoksi kansallinen liikku- mavaara viisumisäännösten suhteen on kapea. Yhdenmukainen Schengen-viisumi on Schengenin yleissopimuksen 10 artiklan mukaisesti lupa, joka voidaan myöntää enintään 90 vuorokauden oleskelua varten. Yhdenmukaisen viisumin myöntää Schengenin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti pääsääntöisesti Schengen-valtion diplomaatti- tai konsuliedustusto.

Yhteisön oikeuden näkökulmasta katsoen viisumia koskevista säännöksistä ei ole syytä esittää säädettäväksi kansallista lainsäädäntöä, koska EU:n toimesta säädetyt asetukset tai EU:n neuvostoa sitovat päätökset ovat jäsenvaltioita velvoittavia säädöksiä. Siltä osin kuin Schengenin säännöstössä ei ole näistä asioista säädetty, voidaan viisumeista säätää kansallisessa lainsäädännössä. Ulkoasiainministeriö voi sisäasiainministeriötä kuultuaan antaa Suomen edustustoille ohjeita yhtenäisviisumin myöntämismenettelyistä. Viittauksia Schengenin säännöstöön on kuitenkin otettu ulkomaalaislakiin viisumisäännösten selkeyttämiseksi. Myönnettäessä yhdenmukaista viisumia sovelletaan Suomen edustustoissa sekä Schengenin säännöstöä että ulkomaalaislakia (301/2004).

EU–Kiina-meriliikennesopimuksen 8 artikla ei viisumeiden osalta edellytä kansallisia lainsäädäntötoimenpiteitä. Viisumi myönnetään edustustossa hakemuksen ja sitä tukevi-

en liitteiden perusteella, jos henkilö täyttää Schengenin säännöstössä ja ulkomaalaislaissa määritellyt maahantulon edellytykset sekä erityiset edellytykset viisumin myöntämiselle. On kuitenkin huomattava, että meriliikennesopimuksen luonteen vuoksi oikea maahantulolupa sopimuksessa tarkoitetuille henkilöille ei välttämättä ole viisumi, vaan näiden henkilöiden tulisi Suomen ulkomaalaislain mukaan hakea (työntekijän) oleskelulupaa voidakseen toimia sopimuksessa mainitulla tavalla Suomessa.

9 artikla. *Maksut ja pääoman liikkeet.* Artiklan 1 kohdan mukaan yhden osapuolen kansalaisten tai varustamojen toisen osapuolen alueella kansainvälisestä meriliikenteestä ja multimodaalikuljetuksista saamat tulot voidaan suorittaa vapaasti vaihdettavina valuuttoina.

Artiklan 2 kohdan mukaan yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle sijoittautuneiden tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen tulot ja menot voidaan suorittaa isäntämaan valuuttana. Edellä mainittujen varustamojen, tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden tai edustustojen tuloista paikallisten kulujen vähentämisen jälkeen jäävän osan saa vapaasti siirtää toiseen maahan siirtöpäivänä voimassa olevalla pankin valuuttakursilla.

10 artikla. *Merenkulkualan yhteistyö.* Osapuolet edistävät merenkulkunsa kehittämistä kannustamalla toimivaltaisista viranomaisiaan, varustamojaan, satamiaan, alan tutkimuslaitoksiaan, yliopistojaan ja oppilaitoksiaan tekemään yhteistyötä eri aloilla, muun muassa mielipiteiden vaihto toiminnasta kansainvälisissä merenkulkujärjestöissä; meriliikennettä ja markkinoiden hallintaa koskevan lainsäädännön valmistelu ja viimeistely; meriliikenteessä käydyin kansainvälisen kaupan tehokkaiden kuljetuspalvelujen edistäminen osapuolten satamien ja laivastojen tehokkaalla käytöllä; meriturvallisuuden varmistaminen ja merten pilaantumisen ehkäiseminen; merenkulkualan edistäminen; henkilöstön sekä tieteellisten ja teknisten tietojen vaihto ja merirosvouden ja terrorismin torjunnan tehostaminen.

11 artikla. *Kuuleminen ja riitojen ratkaisu.* Sopimuksen osapuolet vahvistavat aiheelliset menettelyt tämän sopimuksen asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Jos osa-

puolten välillä esiintyy erimielisyyttä sopimuksen tulkinnasta, niiden toimivaltaiset viranomaiset pyrkivät ratkaisemaan riidan ystävällismielisellä kuulemisella. Jos yhteisymmärrykseen ei päästä, riita ratkaistaan diplomaattisin keinoin.

12 artikla. *Sopimuksen muuttaminen.* Sopimusta voidaan muuttaa osapuolten kirjallisella sopimuksella, ja muutos tulee voimaan 15 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

13 artikla. *Alueet, joilla sopimusta sovelletaan.* Sopimusta sovelletaan alueilla, joilla sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitun perustamissopimuksen edellytyksin, sekä Kiinan alueella.

14 artikla. *Todistusvoimainen teksti.* Sopimus on laadittu kahtena kappaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalin, ranskan, ruotsin, saksan, suomen, tanskan ja kiinan kielellä, ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

15 artikla. *Voimassaoloaika ja voimaantulo.* Sopimus on tehty viideksi vuodeksi. Tämän jälkeen se uusiutuu vuosittain, jollei toinen osapuolista irtisano sitä kirjallisesti kuusi kuukautta ennen sen voimassaolon päättymistä.

Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ilmoittavat toisilleen omien sopimuksen hyväksymismenettelyjensä päätökseen saattamisesta.

Artiklan 3 kohdan mukaan jos sopimus on joissakin kysymyksissä vähemmän suotuisa kuin yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan nykyiset kahdenväliset sopimukset, suotuisammilla määräyksillä on etusija, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisön velvollisuuksien ja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen määräysten noudattamista. Sopimuksen määräykset korvaavat yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan aikaisempien kahdenvälisten sopimusten määräykset, jos viimeksi mainitut ovat edellisessä virkkeessä tarkoitettua tilannetta lukuun ottamatta epäjohdonmukaisia tai täsmälleen samoja ensin mainittujen määräysten kanssa. Nykyisten kahdenvälisten sopimusten määräysten, jotka eivät kuulu EU–Kiina-meriliikennesopimuksen soveltamisalaan, soveltamista jatketaan.

Vuonna 1977 tehdyn Suomen ja Kiinan välisen meriliikennesopimuksen määräykset ei-

vät ole luonteeltaan sellaisia, että niillä olisi mainittavaa itsenäistä merkitystä suhteessa EU–Kiina-meriliikennesopimukseen. EU–Kiina-meriliikennesopimusneuvotteluiden aikana komission on pitänyt ottaa huomioon kaikkien EU:n jäsenvaltioiden ja Kiinan välillä voimassa olevat kahdenväliset meriliikennesopimukset siten, että uuden sopimuksen määräykset eivät olisi huonommat kuin jo voimassa olevien sopimusten määräykset.

2. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Sopimusmääräysten voimaansaattaminen ja voimassaoloaika.* Lain 1 §:n 1 momentti sisältää tavanomaisen voimaansaattamissäännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne EU–Kiina-meriliikennesopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. *Voimaantulo.* Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella. Tarkoituksena on, että laki tulee voimaan samanaikaisesti kuin EU–Kiina-meriliikennesopimus tulee voimaan.

3. Voimaantulo

EU–Kiina-meriliikennesopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ilmoittavat toisilleen omien sopimuksen hyväksymismenettelyjensä päätökseen saattamisesta.

Sopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja tulee voimaan samana päivänä kuin sopimus. Jos sopimuspuolet kuitenkin hyväksyvät pöytäkirjan vasta sopimuksen voimaantulon jälkeen, pöytäkirja tulee voimaan päivänä, jona sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen sisäisten hyväksymismenettelyjen saattamisesta päätökseen.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 12 ja 13 kohdan mukaan ulkomaankauppaa sekä kauppamerenkulkua ja kaupamerenkulun väyliä koskevissa asioissa lainsäädäntövalta kuuluu valtakunnalle.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 22 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat elinkeinotoimintaa, ottaen huomioon muun muassa mitä

itsehallintolain 11 §:ssä säädetään elinkeino-oikeuden rajoituksista maakunnassa.

Esitysluonnoksen sisältämän sopimuksen 10 artikla koskee merenkulkualan yhteistyötä. Siinä osapuolet sitoutuvat kannustamaan toimivaltaisia viranomaisiaan, varustamojaan, satamiaan, alan tutkimuslaitoksiaan, yliopistojaan ja oppilaitoksiaan tekemään yhteistyötä muun muassa aloilla, jotka koskevat meriturvallisuuden varmistamista ja merten pilaantumisen ehkäisemistä; merenkulkualan, erityisesti merenkulkijoiden koulutuksen edistämistä; henkilöstön sekä tieteellisten ja teknisten tietojen vaihtoa, sekä merirosvouden ja terrorismin torjunnan tehostamista. Itsehallintolain 18 §:n 2, 6, 10 ja 14 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat muun muassa maakunnan virkamiehiä, yleistä järjestystä ja turvallisuutta eräin poikkeuksin, luonnon- ja ympäristönsuojelua sekä opetusta ja oppisopimusta.

Edellä mainituin perustein voidaan todeta, että sopimus sisältää määräyksiä asioissa, jotka itsehallintolain mukaan kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Tämän vuoksi Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus on hankittava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin tarkoittamalla tavalla, jotta maakunnan toimivaltaan kuuluvat määräykset tulisivat voimaan maakunnassa.

Laki sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana sen jälkeen kun kaikki Euroopan yhteisön jäsenvaltiot ovat saattaneet sopimuksen hyväksymismenettelyt päätökseen.

4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

EU–Kiina-meriliikennesopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. Suomi hyväksyy siten sopimuksen perustuslain 93 §:n 1 momentin ja 94 §:n mukaisesti niiltä osin kuin sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä sopimus sisällä määräystä, joka osoittaisi toimivallan jakautumisen.

Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta arvioitaessa on aiheellista arvioida kaikkia sopimuksen artikloja. Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen veloitteen määräykset.

Sopimuksen määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla tai 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen veloitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säädöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Yhteisön oikeuden näkökulmasta EU–Kiina-meriliikennesopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. Palveluiden tarjoamista koskeva sopimuksen 4 artikla kuuluu lainsäädännön alaan. Elinkeinoon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n 1 momentin mukaan kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella ei saa käyttää muita kuin suomalaisia aluksia, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Muita kuin suomalaisia aluksia ei saa käyttää myöskään sellaiseen risteilyalusliikenteeseen, jossa risteilyalus lähtee suomalaisesta satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan.

Pykälän 4 momentin mukaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat oikeutettuja ilman 2 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 momentissa tarkoitettua kauppamerenkulkua sen mukaisesti kuin palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3577/92 ja

muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennettä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3921/91 säädetään. Epäreilusta hinnoittelukäytännöistä meriliikenteen alalla annetulla neuvoston asetuksella (ETY) n:o 4057/86 sekä yhteensovitusta toiminnasta vapaan valtameriliikenteeseen pääsyn turvaamiseksi annetulla neuvoston asetuksella (ETY) n:o 4058/86 yhteisölle on myös siirtynyt yksinomaista toimivaltaa.

Yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukaan Suomella on markkinoille pääsyn osalta toimivaltaa ainoastaan siltä osin kuin kysymys on EU–Kiina-meriliikennesopimuksen 2 artiklan 1 kolmannessa kappaleessa tarkoitetusta kotimaanliikenteestä. Periaatteessa Suomella olisi mahdollisuus avata kotimaan meriliikenne kaikille kolmannen maiden aluksille, joten tältä osin kansallista toimivaltaa on jäljellä.

Liiketoimintaa koskeva EU–Kiina-meriliikennesopimuksen 5 artiklan voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan, koska useita artiklassa säädetystä asioista on voimassa lain säännöksiä tai niistä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävällä lailla. Artiklan säännökset ovat Suomen oikeusjärjestyksen kannalta tavanomaisia sikäli, että niillä mahdollistetaan kansainvälisen merirahtiliikenteen ja logistiikkapalvelujen tarjoaminen kummankin osapuolen lakien ja asetusten mukaisesti. Artiklan säännökset on laadittu lähinnä EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten sekä yhteisöön sijoittautuneiden varustamoiden toiminnan mahdollistamiseksi Kiinassa.

Sopimuksen 8 artiklan mukaan yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle perustamien varustamon kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen palveluksessa saa olla isäntämaan voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti avainhenkilöstö näiden kansalaisuudesta riippumatta. Artiklan mukaan kumpikin osapuoli helpottaa ulkomaisten työntekijöiden työlupien ja viisumien saantia.

Kuten yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selostettu, työntekijöiden työlupia koskevat asiat kuuluvat ainakin pääosin jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan ei-

kä niitä ole EU:n tasolla harmonisoitu. Sopimuksen 8 artiklan ensimmäisessä virkkeessä määrättyistä asioista säädetään ulkomalaislaissa ja lain säännökset koskevat yhtälailla kaikkien muiden kuin ETA-valtioiden kansalaisia.

Sopimuksen 15 artiklassa määrätään sopimuksen voimassaoloajasta ja voimaantulosta. Sopimus tehdään viideksi vuodeksi, minkä jälkeen se uusiutuu vuosittain, jollei toinen osapuolista irtisano sitä kirjallisesti kuusi kuukautta ennen sen voimassaolon päättymistä. Artiklan 3 kohdassa määrätään, että jos tämä sopimus on joissakin kysymyksissä vähemmän suotuisa kuin yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan nykyiset kahdenväliset sopimukset, suotuisammilla määräyksillä on etusija, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhteisön velvollisuuksien ja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen määräysten noudattamista. Nykyisten kahdenvälisen sopimusten määräysten, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan, soveltamista jatketaan. Sopimuksen 15 artikla kuuluu lainsäädännön alaan siltä osin kuin artiklan määräykset vaikuttavat Suomen ja Kiinan välillä vuonna 1977 tehdyn kahdenvälisen meriliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluviin sopimusmääräyksiin.

Vaikka sopimuksen 4, 8 ja 15 artiklan eräät määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, eduskunnan hyväksymistoimivalta ei perustuslain tulkintakäytännön mukaan koske yhteisön toimivaltaan kuuluvia sopimuksen osia (PeVL 6/2001 vp).

5. Käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen velvoitteen hyväksymisestä päätetään äänten enemmistöllä. Jos ehdotus velvoitteen hyväksymisestä koskee perustuslakia, se on kuitenkin hyväksyttävä päätöksellä, jota on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

EU–Kiina-meriliikennesopimus ja ehdotus sen voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

Eduskunta hyväksyisi Brysselissä 6 päivänä joulukuuta 2002 tehdyn Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen sopimuksen meriliikenteestä siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

Koska EU–Kiina-meriliikennesopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä meriliikenteestä tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 § Brysselissä 6 päivänä joulukuuta 2002 Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan kansantasavallan hallituksen välillä meriliikenteestä tehdyn sopimuksen ja sen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset	ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. 2 § Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Helsingissä 3 päivänä helmikuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

EUROOPAN YHTEISÖN JA SEN JÄSENVALTIOIDEN SEKÄ KIIINAN KANSANTASAVALLAN HALLITUKSEN SOPIMUS MERILIIKENTEESTÄ

BELGIAN KUNINGASKUNTA,
TANSKAN KUNINGASKUNTA,
SAKSAN LIITTOTASAVALTA,
HELLEENIEN TASAVALTA,
ESPANJAN KUNINGASKUNTA,
RANSKAN TASAVALTA,
IRLANTI,
ITALIAN TASAVALTA,
LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA,
ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,
ITÄVALLAN TASAVALTA,
PORTUGALIN TASAVALTA,
SUOMEN TASAVALTA,
RUOTSIN KUNINGASKUNTA,
ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA,

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen osapuolet, jäljempänä 'yhteisön jäsenvaltiot', sekä

EUROOPAN YHTEISÖ,
jäljempänä 'yhteisö',
ja

KIIINAN KANSANTASAVALLAN HAL-
LITUS,
jäljempänä 'Kiina',
jotka

OTTAVAT HUOMIOON toukokuussa 1985 tehdyn Euroopan talousyhteisön ja Kiinan kansantasavallan välisen kauppaa ja taloudellista yhteistyötä koskevan sopimuksen,

OTTAVAT HUOMIOON yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Kiinan välisten merenkulkusuhteiden tärkeyden,

USKOVAT, että osapuolten yhteistyö kansainvälisen merenkulun alalla hyödyttää Kiinan sekä yhteisön ja sen jäsenvaltioiden kauppaa- ja taloussuhteiden kehittämistä,

HALUAVAT vahvistaa ja lujittaa kansainvälisen meriliikennealan suhteita entisestään tasavertaisuuden ja molemminpuolisen edun pohjalta,

TUNNUSTAVAT meriliikennepalvelujen tärkeyden ja haluavat entisestään edistää multimodaaliliikennettä, johon sisältyy merikuljetusosuus, kuljetusketjun tehokkuuden lisäämiseksi,

TUNNUSTAVAT joustavan ja markkinasuuntautuneen lähestymistavan jatkokehittämisen tärkeyden sekä sen, että kummankin osapuolen taloudelliset toimijat voivat hyötymä mahdollisuudesta valvoa ja hoitaa omia kansainvälisiä rahti liikennepalvelujaan tehokkaassa kansainvälisessä meriliikennejärjestelmässä,

OTTAVAT HUOMIOON yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan kahdenväliset merenkulualan sopimukset,

KANNATTAVAT meriliikennepalveluja koskevia monenvälisiä neuvotteluja Maailman kauppajärjestössä,

OVAT PÄÄTTÄNEET tehdä tämän sopimuksen ja tätä varten nimenneet täysivaltaisiksi edustajikseen:

BELGIAN KUNINGASKUNTA:

Isabelle DURANT, varapääministeri ja liikenneministeri

TANSKAN KUNINGASKUNTA:

Bendt BENDTSEN talous- ja elinkeinoministeri

SAKSAN LIITTOTASAVALTA:

Manfred STOLPE, liikenne-, rakennus- ja asuntoministeri

Wilhelm SCHÖNFELDER

suurlähettiläs, Saksan liittotasavallan pysyvä edustaja

HELLEENIEN TASAVALTA:

Georgios ANOMERITIS, kauppamerenkulkuministeri

ESPANJAN KUNINGASKUNTA:

Francisco ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ alueellisen kehityksen ministeri

RANSKAN TASAVALTA,

Pierre SELLAL suurlähettiläs, Ranskan tasavallan pysyvä edustaja

IRLANTI:

Peter GUNNING Irlannin pysyvän edustajan sijainen

ITALIAN TASAVALTA:

Pietro LUNARDI infrastruktuuri- ja liikenneministeri

LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA:

Henri GRETHEN, talous- ja liikenneministeri

ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA:
Roelf Hendrik de BOER liikenne- ja yleisten töiden ministeri

ITÄVALLAN TASAVALTA:
Mathias REICHHOLD, liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeri

PORTUGALIN TASAVALTA:
Luís Francisco VALENTE DE OLIVEIRA yleisten töiden, liikenne- ja asuntonministeri

SUOMEN TASAVALTA:
Kimmo SASI, liikenne- ja viestintäministeri

RUOTSIN KUNINGASKUNTA;
Ulrica MESSING, viestintäministeri
ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA:

David JAMIESON, parlamentaarinen valtiosihteeri liikenneministeriössä

EUROOPAN YHTEISÖ:
Bendt BENDTSEN, Tanskan kuningaskunnan talous- ja elinkeinoministeri

tehtävää hoitava Euroopan unionin neuvoston puheenjohtaja Loyola de PALACIO euroopan yhteisöjen komission varapuheenjohtaja

KIINAN KANSANTASAVALLAN HAL-
LITUS:

Chunxian ZHANG, viestintäministeri
JOTKA vaihdettuaan oikeiksi ja asianmukaisiksi todetut valtakirjansa

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 artikla

Tavoite

Tämän sopimuksen tavoitteena on parantaa niitä edellytyksiä, joilla merirahtikuljetuksia toteutetaan toisaalta Kiinan ja yhteisön välillä sekä toisaalta yhteisön ja Kiinan sekä kolmansien maiden välillä, osapuolten taloudellisten toimijoiden eduksi. Se perustuu meriliikennepalvelujen tarjoamisen vapauteen, lastin vapaaseen kuljetusoikeuteen ja vapaaseen pääsyyn kolmansien maiden väliseen

liikenteeseen, rajoittamattomaan pääsyyn satamiin sekä syrjimättömään kohteluun satamien ja merenkulkupalvelujen käytössä ja liiketoiminnan harjoittamisessa. Sopimus kattaa ovelta ovelle -palvelujen kaikki osatekijät.

2 artikla

Sovelletamisala

1. Tätä sopimusta sovelletaan kansainvälisiin merirahtikuljetuksiin ja logistiikkapalveluihin, mukaan luettuina merikuljetusosuu- den sisältävät multimodaalikuljetukset Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä, sekä kansainvälisiin merirahtikuljetuksiin yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä. Sitä sovelletaan myös kolmansien maiden väliseen liikenteeseen sekä tyhjien konttien ja vastaavan välineistön kuljettamiseen Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden satamien välillä silloin, kun niitä ei kuljeteta rahtina maksua vastaan.

Jos yhden osapuolen alukset liikennöivät toisen osapuolen yhdestä satamasta toiseen tai yhteisön jäsenvaltion yhdestä satamasta toiseen lastatakseen alukseen kolmansiin maihin tarkoitettua rahtia taikka purkaakseen aluksesta ulkomailta tuotua rahtia, tätä toimintaa pidetään osana kansainvälistä meriliikennettä.

Tätä sopimusta ei sovelleta kotimaanliikenteeseen, jota harjoitetaan pelkästään Kiinan satamien välillä tai yhteisön jonkin jäsenvaltion satamien välillä.

2. Tämä sopimus ei vaikuta Kiinan ja yhteisön jäsenvaltioiden kahdenvälisiin meriliikennesopimuksiin niiden kysymysten osalta, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen sovelletamisalaan.

3. Tämä sopimus ei vaikuta kolmansien osapuolten alusten oikeuteen harjoittaa rahti- ja matkustajaliikennettä osapuolten satamien tai yhden osapuolen ja kolmannen osapuolen satamien välillä.

3 artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

a) 'kansainvälisellä merirahtiliikenteellä ja logistiikkapalveluilla' kansainvälistä merirah-tiliikennettä sekä siihen liittyvää lastin käsit-telyä, varastointia ja varastopalveluja, tul-liselvityspalveluja, konttiasemia ja konttien säilytystä satamassa tai sisämaassa, varusta-mon edustajan palveluja ja huolintapalveluja;

b) 'multimodaalikuljetuksilla' tavaroiden kuljettamista samalla asiakirjalla käyttäen useampaa kuin yhtä kuljetusmuotoa ja siten, että kuljetukseen sisältyy merimatka;

c) 'varustamon edustajan palveluilla' yhden tai useamman laivayhtiön tai varustamon kaupallisten etujen edustamista edustajana tietyllä maantieteellisellä alueella seuraavissa tarkoituksissa:

- meriliikenteen ja niihin liittyvien oheis-palvelujen markkinointiin ja myyntiin liitty-vät toimet hinnoittelusta laskutukseen sekä konossementtien laatiminen varustamojen puolesta, tarvittavia oheispalveluja koskevien sopimusten tekeminen, asiakirjojen laatiminen ja liiketoimintaa koskevien tietojen toi-mittaminen;

- aluksen satamassa käynnin järjestäminen tai rahdin haltuunotto tarvittaessa varustamon puolesta;

d) 'huolintapalveluilla' laivauksen järjestä-mistä ja seurantaa laivaajan puolesta hank-kimalla tarvittavat oheispalvelut, laatimalla asiakirjat ja toimittamalla liiketoimintaa kos-kevia tietoja;

e) 'varustamolla' yhtiötä, joka täyttää seu-raavat edellytykset:

- i) se on perustettu Kiinan taikka yhteisön tai yhteisön jäsenvaltion julkis- tai yksityis-oikeuden säännösten mukaisesti;

- ii) sen kotipaikka, keskushallinto tai pää-toimipaikka on Kiinassa tai yhteisössä;

- iii) se harjoittaa kansainvälistä merenkul-kua joko omistamallaan tai liikennöimillään aluksilla.

Tämän sopimuksen määräyksiä sovelletaan myös yhteisön jäsenvaltion tai Kiinan kansa-laisten määräämisvallassa oleviin, yhteisön tai Kiinan ulkopuolelle sijoittautuneisiin va-rustamoihin, jos niiden alukset on rekisteröi-ty kyseiseen jäsenvaltioon tai Kiinaan näiden lainsäädännön mukaisesti;

f) 'tytäryhtiöllä' varustamon omistamaa yh-tiötä, joka on oikeushenkilö;

g) 'sivuliikkeellä' varustamon omistamaa liikettä, joka ei ole oikeushenkilö;

h) 'edustustolla' yhden osapuolen varusta-moa edustavaa toimistoa toisen osapuolen alueella;

i) 'aluksella' kauppalaivaa, joka on merkitty Kiinan tai yhteisön tai sen jäsenvaltioiden la-kien mukaisesti jommankumman osapuolen alusrekisteriin kyseisen osapuolen kansalli-sen lipun alle ja joka harjoittaa kansainvälistä meriliikennettä, mukaan luettuina kolmansien maiden lipun alla purjehtivat alukset, jot-ka omistaa tai joita liikennöi Kiinan tai yhtei-sön jäsenvaltion varustamo. Sillä ei kuiten-kaan tarkoiteta sota-aluksia tai muita muussa kuin kaupallisessa käytössä olevia aluksia.

4 artikla

Palvelujen tarjoaminen

1. Kumpikin osapuoli takaa toisen osapuolen lipun alla purjehtiville tai toisen osapuolen kansalaisten tai varustamojen liikennöimille aluksille syrjimättömän kohtelun, joka on verrattavissa sen omien alusten koh-teluun satamaan pääsyn, satamien infrastruk-tuurien ja niiden merenkulkupalvelujen käy-tön sekä niihin liittyvien palkkioiden ja mak-sujen, tullimuodollisuuksien, ankkuripaikko-jen jakamisen sekä lastaus- ja lastinpurka-mislaitteiden osalta.

2. Osapuolet sitoutuvat soveltamaan tehok-kaasti syrjimättömyyteen ja kaupallisuuteen perustuvaa rajoittamatonta pääsyä kansainvä-liseen meriliikenteeseen ja meriliikenne-markkinoille.

3. Edellä olevan 1 ja 2 kohdan soveltami-seksi osapuolet:

- a) eivät sisällytä kolmansien maiden kanssa tulevaisuudessa tekemiinsä meriliikenneso-pimukseen lastinjakolausekkeitä ja lopettavat nykyisiin kahdenvälisiin sopimukseen mah-dollisesti sisältyvien tällaisten lausekkeiden soveltamisen kohtuullisen ajan kuluessa;

- b) poistavat tämän sopimuksen voimaantul-lessa kaikki yksipuoliset hallinnolliset, tekni-set tai muut toimenpiteet, joista voi olla seu-rauksena välillisiä rajoituksia tai syrjiviä vai-kutuksia palvelujen vapaaseen tarjontaan kansainvälisessä meriliikenteessä;

- c) pidättäytyvät tämän sopimuksen tultua voimaan panemasta täytäntöön hallinnollisia, teknisiä tai lainsäädännöllisiä toimenpiteitä, joista voisi olla seurauksena toisen osapuolen

kansalaisiin tai varustamoihin kohdistuvaa syrjintää kansainvälisen meriliikenteen palvelujen tarjoamisessa.

4. Osapuoli antaa toisen osapuolen varustamoille oikeuden käyttää syrjimättömin perustein ja asianomaisten varustamojen sopimin ehdoin ensin tarkoitettun osapuolen alueelle rekisteröityjen varustamojen tarjoamia Kiinan ja yhteisön jäsenvaltion satamien välisen kansainvälisen rahtiliikenteen syöttöliikennepalveluja.

5 artikla

Liiketoiminta

Kansainvälisen merirahtiliikenteen ja logistiikkapalvelujen, mukaan luettuina multimodaalikuljetukset ovealta ovelle, tarjoamisen osalta kumpikin osapuoli sallii omien lakien ja asetustensa mukaisesti toisen osapuolen varustamojen kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen perustamisen sekä tytäryhtiöiden ja sivuliikkeiden taloudellisen toiminnan harjoittamisen. Tällaista toimintaa voi olla muun muassa:

- 1) rahtikapasiteetin tarjoaminen ja tilan varaaminen;
- 2) konossementin laatiminen, vahvistaminen, käsittely ja antaminen, mukaan luettuna kansainvälisessä meriliikenteessä yleisesti hyväksytty kauttakulkukonossementti; kuljetus- ja tulliasiakirjoja koskevan asiakirja-aineiston valmistelu;
- 3) rahdin ja muiden palvelusopimuksiin tai tariffeihin perustuvien maksujen vahvistaminen, periminen ja välittäminen;
- 4) palvelusopimusten neuvottelu ja allekirjoittaminen;
- 5) maantie- ja rautatiekuljetuksia, rahdinvälitystä ja muita oheispalveluja koskevien sopimusten allekirjoittaminen;
- 6) hintatietojen ilmoittaminen ja julkaiseminen;
- 7) palvelujen markkinointi;
- 8) asianomaiseen taloudelliseen toimintaan tarvittavan laitteiston omistaminen;
- 9) liiketoimintaa koskevien tietojen toimitaminen kaikin keinoin, mukaan luettuina tietojärjestelmät ja sähköinen tietojenvaihto, jollei televiestintää koskevista syrjimättömistä rajoituksista muuta johdu;

10) yhteisyritysten perustaminen varustamojen paikallisten edustajien kanssa niiden toimintaan liittyvän liiketoiminnan aloittamiseksi; tällaista liiketoimintaa voi olla esimerkiksi aluksen satamassa käynnin järjestäminen tai rahdin vastaanottaminen kuljetettavaksi.

6 artikla

Avoimuus

1. Kumpikin osapuoli julkaisee kuulemisen ja asianmukaisen ennakkoilmoituksen jälkeen viipymättä tiedot kaikista yleisesti sovellettavista toimenpiteistä, jotka liittyvät tämän sopimuksen toimintaan tai voivat vaikuttaa siihen.

2. Mikäli 1 kohdassa tarkoitettu julkaiseminen ei ole mahdollista, tulee tieto saattaa muutoin yleisesti saataville.

3. Kumpikin osapuoli vastaa viipymättä kaikkiin toisen osapuolen pyyntöihin, jotka koskevat sen toteuttamia, 1 kohdassa tarkoitettuja yleisesti sovellettavia toimenpiteitä koskevia erityisiä tietoja.

7 artikla

Kansalliset säännöt

1. Osapuolet varmistavat, että kaikkien kansainvälisen meriliikenteen kauppaan vaikuttavien yleisesti sovellettavien toimenpiteiden toteutus on kohtuullista, objektiivista ja puolueetonta.

2. Jos on haettava lupaa, osapuolen toimivaltaisten viranomaisten tulee kohtuullisen ajan kuluessa kotimaisten lakien ja säännösten mukaan täydellisen hakemuksen jättämisestä tiedottaa hakijalle hakemusta koskevasa päätöksestä. Hakijan pyynnöstä osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on ilman kohtuutonta viivytystä annettava tieto hakemuksen käsittelyvaiheesta.

3. Sen varmistamiseksi, että teknisiin standardeihin ja lupavaatimuksiin ja menettelyihin liittyvät toimenpiteet eivät muodosta tarpeettomia kaupan esteitä, vaatimusten on perustuttava puolueettomiin, syrjimättömiin ja avoimiin ennalta vahvistettuihin perusteisiin, joita voi olla esimerkiksi kyky tarjota palvelua; lupamenettelyjen ollessa kyseessä nämä

vaatimukset eivät itsessään saa muodostaa palvelun tarjoamisen estettä tai rajoitusta.

8 artikla

Avainhenkilöstö

Yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle perustamien varustamon kokonaan omistamien tai yhteisinvestointeihin perustuvien tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen palveluksessa saa olla isäntämaan voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti avainhenkilöstö näiden kansalaisuudesta riippumatta. Kumpikin osapuoli helpottaa ulkomaisten työntekijöiden työolupien ja viisumien saamista.

9 artikla

Maksut ja pääoman liikkeet

1. Yhden osapuolen kansalaisten tai varustamojen toisen osapuolen alueella kansainvälisestä meriliikenteestä ja multimodaalikuljetuksista saamat tulot voidaan suorittaa vapaasti vaihdettavina valuuttoina.

2. Yhden osapuolen varustamojen toisen osapuolen alueelle sijoittautuneiden tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden ja edustustojen tulot ja menot voidaan suorittaa isäntämaan valuuttana. Edellä mainittujen varustamojen, tytäryhtiöiden, sivuliikkeiden tai edustustojen tuloista paikallisten kulujen vähentämisen jälkeen jäävän osan saa vapaasti siirtää toiseen maahan siirtopäivänä voimassa olevalla pankin valuuttakurssilla.

10 artikla

Merenkulkualan yhteistyö

Osapuolet edistävät merenkulkunsa kehittämistä kannustamalla toimivaltaisia viranomaisiaan, varustamojaan, satamiaan, alan tutkimuslaitoksiaan, yliopistojaan ja oppilaitoksiaan tekemään yhteistyötä muun muassa seuraavilla aloilla:

- 1) mielipiteiden vaihto toiminnasta kansainvälisissä merenkulkujärjestöissä;
- 2) meriliikennettä ja markkinoiden hallintaa koskevan lainsäädännön valmistelu ja vii-meistely;

3) meriliikenteessä käydyin kansainvälisen kaupan tehokkaiden kuljetuspalvelujen edistäminen osapuolten satamien ja laivastojen tehokkaalla käytöllä;

4) meriturvallisuuden varmistaminen ja merten pilaantumisen ehkäiseminen;

5) merenkulkualan, erityisesti merenkulkijoiden koulutuksen edistäminen;

6) henkilöstön sekä tieteellisten ja teknisten tietojen vaihto;

7) merirosvouden ja terrorismin torjunnan tehostaminen.

11 artikla

Kuuleminen ja riitojen ratkaisu

1. Osapuolet vahvistavat aiheelliset menettelyt tämän sopimuksen asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi.

2. Jos osapuolten välillä esiintyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta, niiden toimivaltaiset viranomaiset pyrkivät ratkaistaan riidan ystävällismielisellä kuulemisella. Jos yhteisymmärrykseen ei päästä, riita ratkaistaan diplomaattisin keinoin.

12 artikla

Sopimuksen muuttaminen

Tätä sopimusta voidaan muuttaa osapuolten kirjallisella sopimuksella, ja muutos tulee voimaan 15 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

13 artikla

Alueet, joilla sopimusta sovelletaan

Tätä sopimusta sovelletaan toisaalta alueella, joilla sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitun perustamissopimuksen edellytyksin, sekä toisaalta Kiinan alueella.

14 artikla

Todistusvoimainen teksti

Tämä sopimus on laadittu kahtena kappaletta englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalin, ranskan, ruotsin, saksan,

suomen, tanskan ja kiinan kielellä, ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

15 artikla

Voimassaoloaika ja voimaantulo

1. Tämä sopimus tehdään viideksi vuodeksi. Se uusiutuu vuosittain, jollei toinen osapuolista irtisano sitä kirjallisesti kuusi kuukautta ennen sen voimassaolon päättymistä.

2. Osapuolet hyväksyvät tämän sopimuksen omia menettelyjään noudattaen.

Tämä sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ilmoittavat toisilleen ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen päätökseen saattamisesta.

3. Jos tämä sopimus on joissakin kysymyksissä vähemmän suotuisa kuin yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan nykyiset kahdenväliset sopimukset, suotuisammilla määräyksillä on etusija, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisön velvollisuuksien ja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen määräysten noudattamista. Tämän sopimuksen määräykset korvaavat yhteisön jäsenvaltioiden ja Kiinan aikaisempien kahdenvälisten sopimusten määräykset, jos viimeksi mainitut ovat edellisessä virkkeessä tarkoitettua tilannetta lukuun ottamatta epäjohdonmukaisia tai täsmälleen samoja ensin mainittujen määräysten kanssa. Nykyisten kahdenvälisten sopimusten määräysten, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan, soveltamista jatketaan.