

## HE 187/2017 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Kuuban kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

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

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

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYS .....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 NYKYTILA .....	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ .....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET .....	4
5 ASIAN VALMISTELU .....	4
YKSITYSKOHTAISET PERUSTELUT .....	5
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN .....	5
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT .....	7
3 VOIMAANTULO .....	7
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS .....	7
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä .....	7
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset .....	7
LAKIEHDOTUS .....	10
Laki lentoliikenteestä Kuuban kanssa tehdystä sopimuksesta .....	10
SOPIMUSTEKSTI .....	11
LIITE 33	

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

Suomen ja Kuuban välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä. Säännöllistä suoraa lentoliikennettä Kuubaan ei ole, mutta matkanjärjestäjien lomalentoja on etenkin talvella. Finnair aikoo aloittaa sopimuksen myötä suorat reittilennot Suomen ja Kuuban välillä marraskuussa 2017.

Kuubassa on 10 kansainvälistä ja 11 maan sisäisiin lentoihin tarkoitettua lentoasemaa. Kuuban keskeisin lentokenttä on maan pääkaupungin, Havannan kansainvälinen Jose Martí -kenttä, joka palvelee vuosittain yli 4 miljoonaa matkustajaa. Jose Martí on Kuuban kansallisten lentoyhtiöiden keskuspaikka, minkä lisäksi kentällä operoi yli 25 kansainvälistä lentoyhtiötä.

Kuubassa on kaksi valtion omistuksessa olevaa lentoyhtiötä. Kuuban isoin lentoyhtiö Cubana (Cubana de Aviación S.A) on ollut vuodesta 1959 lähtien kokonaan valtion omistama. Kuuban toinen kansainvälisiä lentoja operoiva lentoyhtiö, Aerogovia, lentää lähes yksinomaan Jamaikalle. Suurimpia Kuubaan liikennöiviä lentoyhtiöitä ovat Air France, American Airlines, KLM ja Aeroflot Russian Airlines.

Kuubaan saapuu vuosittain n. 7,7 miljoonaa kansainvälistä matkustajaa. Turisteja Kuubassa vieraili vuonna 2016 noin 4 miljoonaa, mikä merkitsi 13 %:n kasvua edellisvuoteen verrattuna. Suurin kasvu koski Yhdysvalloista saapuvia turisteja. Myös Kanadasta, Saksasta, Ranskasta, Espanjasta ja Iso-Britanniasta saapuvien turistien määrä kasvoi vuonna 2016 edelliseen vuoteen verrattuna.

Suomi ja Kuuba parafoivat 2 päivänä elokuuta 2016 Havannassa pidettyjen kahdenvälisen lentoliikenneneuvottelujen yhteydessä maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin Havannassa 14 päivänä maaliskuuta 2017. Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Kuuban kanssa.

### 2 EU:n lainsäädäntö

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

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisen lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitettuja jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole häiritä unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Komissio on hyväksynyt Suomen ja Kuuban välisen neuvottelutuloksen 29 päivänä syyskuuta 2016. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-5, 7-10, 11, 14-21 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

### 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

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

### 4 Esityksen vaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Kuuban välillä. Lentoliikenteen Suomen ja Kuuban välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

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

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

### 5 Asian valmistelu

Suomi ja Kuuba neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Havannassa, Kuubassa 1-2 päivänä elokuuta 2016, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen yhteydessä. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 29 päivänä syyskuuta 2016. Sopimus allekirjoitettiin Havannassa 14 päivänä maaliskuuta 2017.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta sekä lentoliikenneverkoston jäsenenä olevilta organisaatioilta.

Ulkoasiainministeriö totesi lausunnossaan puoltavansa esitystä ja esitti harkittavaksi, että samansisältöiset valtioesitykset voitaisiin jatkossa yhdistää käsiteltäviksi samassa hallituksen esityksessä. Ulkoasiainministeriö esitti täsmennysehdotuksia esityksen voimaantuloa, eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta ja käsitteilyjärjestystä ja lakiehdotusta koskeviin osioihin. Lisäksi ulkoasiainministeriö kiinnitti huomiota allekirjoitustietoihin sekä sopimustekstin julkaisukieleen. Ulkoasiainministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

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

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

Oikeus- tai valtiovarainministeriöillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Muilla lentoliikenneverkoston jäsenillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolten ilmailuviranomaiset voivat edellyttää toisen osapuolen ilmailuviranomaisen toimittavan tilastotietoja lentoliikenteestä.

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

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

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

## HE 187/2017 vp

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

**11 artikla.** *Käyttömaksut.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja kustannusvastaavia

Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava näitä maksujen kohtuullisuuden selvittämiseksi tarpeellisten tietojen vaihtoon. Sopimuksen 16 artiklan mukaisessa erimielisyyksien ratkaisumenettelyssä ei saa katsoa osapuolen rikkoneen 11 artiklaa, jos se ei ole jättänyt ottamatta tutkittavaksi toisen osapuolen tekemää valitusta kohtuullisessa ajassa tai jos se ei ole asiaa tutkittuaan muuttanut artiklan vastaista maksua tai käytäntöä.

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

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

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

**14 artikla.** *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään lentoyhtiöiden oikeudesta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä pintakuljetusta. Sopimuspuolet voivat edellyttää järjestelyjen hyväksyttämistä ilmailuviranomaisessaan.

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

**16 artikla.** *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklassa määrätään menettelystä neuvotteluja tai niiden epäonnistuessa välimiesmenettelyä käytettäessä.

Artiklan 7 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on jaettava tasan.

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

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

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

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

## HE 187/2017 vp

**21 artikla.** *Voimaantulo.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen voimaantulosta. Voimaantuloa koskevista määräyksistä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

## 2 Lakiehdotuksen perustelut

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

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

## 3 Voimaantulo

Sopimuksen 21 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

## 4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

### 4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille. Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Toimivallanjaosta huolimatta eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan kannanoton (PeVL 7/2012) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saatamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät. Suomen ja Kuuban välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, jäljempänä EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93, jäljempänä slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006) sekä poikkeamien ilmoittamisesta (EU) N:o 598/2014. Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, jäljempänä maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määräyksistä 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 5-6 artikla, 8 artiklan 1 ja 2 kohta, osittain 9 artikla, 10 artikla, 11 artiklan 1 ja 2 kohta, 12 artikla, 13 artikla, 14 artikla sekä 15 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

### 4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja vel-

## HE 187/2017 vp

vollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitettu asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

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

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 66-67 §:ssä. Ilmailulain 1 § mukaan Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia ilmailulain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä.

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3-4 artiklat liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

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

Sopimuksen 6 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty mm. arvonlisäverolailla sekä tullilainsäädännössä. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

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

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan mukaan osapuoli voi halutessaan vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 66 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 8 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa.

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

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

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 koskevat perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin. Kohdat 3 ja 4 eivät sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.



## HE 187/2017 vp

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

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

Sopimuksen 14 artikla eri liikennemuotojen väliset yhteydet voivat edellyttää viranomaishyväksyntää. Siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

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

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaistuksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

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

Sopimuksen liiteosa puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä. Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti hyväksyä tavallisen lain säätämisympäristössä.

*Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kuuban tasavallan hallituksen välillä Havannassa 14 päivänä maaliskuuta 2017 tehdyn sopimuksen.*

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

## **Laki**

### **lentoliikenteestä Kuuban kanssa tehdystä sopimuksesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kuuban tasavallan hallituksen välillä Havannassa 14 päivänä maaliskuuta 2017 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### 2 §

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

#### 3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 14 päivänä joulukuuta 2017

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA KUUBAN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ**

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ovat** sopineet seuraavasta:

**Have** agreed as follows:

1 ARTIKLA

*Määritelmät*

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen tasavallan hallituksen osalta Suomen siviili-ilmailuviranomaista ja Kuuban tasavallan hallituksen osalta liikenneministeriötä tai molempien osalta muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

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

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

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

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

ARTICLE 1

*Definitions*

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Government of the Republic of Cuba, the Ministry of Transport or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

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

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

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

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

6. ”alueella” on Suomen osalta yleissopimuksen 2 artiklassa sille annettu merkitys, ja Kuuban osalta se tarkoittaa sen koko kansallista aluetta, joka koostuu Kuuban saaresta, La Juventudin saaresta, muista saarista ja läheisistä riutoista, sisäisistä aluevesistä ja lailla vahvistetuista aluemerialueista sekä näiden yläpuolisesta ilmatilasta;

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

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

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

6. "Territory" In case of Finland has the meaning specified in Article 2 of the Convention: and in case of Cuba: means the entire national territory, comprised of the Island of Cuba, the Island of La Juventud, the other islands and adjacent keys, the internal waters, and the territorial seas on the expanse established by the law, and the air space extending over these:

7. "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 96 of the Convention;

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

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

## 2 ARTIKLA

### *Oikeuksien myöntäminen*

1. Osapuolet myöntävät toiselle osapuolelle seuraavat kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

- a. oikeuden lentää laskeutumatta alueensa yli;
- b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastaavasti ”määrätyiksi reiteiksi”. Harjoit-

## ARTICLE 2

### *Grant of Rights*

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

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes”

taessaan sovittua liikennettä määrättyllä reitillä osapuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

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

respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

### 3 ARTIKLA

#### *Nimeäminen ja lupien antaminen*

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä lentoyhtiö tai lentoyhtiöitä harjoittamaan sovittua liikennettä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeäminen tehdään kirjallisesti ja siitä ilmoitetaan toiselle osapuolelle diplomaattiteitse.

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukai-

### ARTICLE 3

#### *Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

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

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

(i) it is established in the territory of Finland under the EU Treaties and has a valid

sesti ja sillä on Euroopan unionin säännösten mukainen voimassa oleva liikennelupa; ja

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

b) Kuuban nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiön päätoimipaikka on Kuuban tasavallassa ja sillä on Latinalaisen Amerikan siviili-ilmailukomission (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, LACAC) jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa ja Kuuban tasavallan lainsäädännön mukainen toimilupa; ja

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

(iii) nimetty lentoyhtiö on ja tulee jatkosakin olemaan Kuuban tasavallan tai LACAC:n jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisen omistama suoraan tai osake-enemmistön kautta ja koko ajan näiden valtioiden ja/tai kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa;

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

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

Operating Licence in accordance with European Union law; and

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

b) in the case of an airline designated by the Cuba:

(i) it has main offices in the territory of the Republic of Cuba, has received a valid Air Operator's Certificate from a LACAC Member State, and is holder of a licence in accordance with the applicable law of the Republic of Cuba; and

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

(iii) the designated airline is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by the Republic of Cuba or LACAC Member States and/or their national, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals;

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

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

5 ARTIKLA

*Lakien ja määräysten soveltaminen*

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

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

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

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

ARTICLE 5

*Application of Laws and Regulations*

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

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

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

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



6 ARTIKLA

*Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista*

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

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

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

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

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

ARTICLE 6

*Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

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

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

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

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

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

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat sekä siinä määrin kuin on kohtuudella tarpeen mainos- ja myyminen edistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 7 ARTIKLA

### *Kapasiteettimääräykset*

1. Kumpikin osapuoli antaa osapuolten ni-

## ARTICLE 7

### *Capacity provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair

## HE 187/2017 vp

metyille lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

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

3. Kumpikaan osapuoli ei yksipuolisesti rajoita liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä tulli-, teknisistä, toiminnallisista tai ympäristösyistä. Välttämättömät rajoitukset on toteutettava yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

4. Kumpikaan osapuoli ei aseta toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esitä muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

5. Osapuolen ilmailuviranomaiset toimittavat tai pyytävät lentoyhtiöitä toimittamaan pyydettyä toisen osapuolen ilmailuviranomaisille tilastotietoja siltä osin kuin on koh- tuudella tarpeen osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti.

and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

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

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

5. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply, or cause the airlines to supply, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

### 8 ARTIKLA

#### *Hinnoittelu*

1. Osapuolet antavat jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien pe-

### ARTICLE 8

#### *Pricing*

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial consid-

rusteella. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluluun vain:

a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

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

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

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Molempien osapuolten lentoyhtiötä voidaan vaatia ilmoittamaan hinnat viimeistään kolmekymmentä (30) päivää ennen ehdotettua voimaantulopäivämäärää. Yksittäistapauksissa ilmoittaminen voidaan sallia lyhyemmällä varoitusajalla kuin normaalisti. Kumpikaan osapuoli ei vaadi toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan kuljetuksen tilaajan yleisöltä veloittamia hintoja, ellei se ole syrjimättömin perustein tiedotussyistä välttämätöntä.

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

4. Jos osapuoli katsoo, että toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisestä lentokuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, se pyytää neuvotteluja ja ilmoittaa toiselle osapuolelle tyytymättömytensä syyt mahdollisimman pian. Neuvottelut pidetään viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta.

erations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

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

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing, by a designated airline of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

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

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not

Osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kumpikin osapuoli parhaansa mukaan pyrkii panemaan tämän sopimuksen täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, aiempi hinta pysyy voimassa.

later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

## 9 ARTIKLA

### *Lentoyhtiön edustus ja myynti*

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

2. Lentoyhtiöllä on oikeus myydä kuljetuspalveluja joko suoraan tai lentoyhtiöiden harkinnan mukaan asiamiehen välityksellä kyseisen alueen valuutassa kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

3. Osapuolet myöntävät toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeuden vapaasti siirtää mainittujen lentoyhtiöiden tuloylijäämät kotialueelleen voimassa olevien valuuttavaihtosääntöjen mukaisesti sillä alueella, jolla tulot on ansaittu. Molempien osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden tulojen muunto eri valuuttaan tehdään voimassa olevien valuuta-

## ARTICLE 9

### *Airline Representation and Sales*

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

2. Each airline shall have the right to sell transportation services either directly, or at the airlines discretion, through an agent in the currency of that territory, subject to national laws and regulations. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to freely transfer to its home territory the excess sums of receipts over expenditures in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned. The conversion of receipts of the designated airlines of both

tanvaihtosääntöjen mukaisesti sillä alueella, jolla tulot on ansaittu.

Contracting Party into foreign currency shall be done in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned.

#### 10 ARTIKLA

##### *Maahuolinta*

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

#### 11 ARTIKLA

##### *Käyttömaksut*

1. Niiden käyttömaksujen, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset tai elimet perivät toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä, on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Joka tapauksessa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille määrättyjen käyttömaksujen ehtojen on oltava vähintään yhtä edulliset kuin ne edullisimmat ehdot, jotka ovat minkä tahansa muun lentoyhtiön saatavissa maksujen määrittämishetkellä.

2. Toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöil-

#### ARTICLE 10

##### *Ground handling*

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

#### ARTICLE 11

##### *User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated

tä perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylitä, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuvat asianmukaisten lentoasema-, ympäristönsuojelu-, lennonvarmistus- ja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tuottamisesta ja ylläpidosta lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä. Näihin täysiin kustannuksiin voi kuulua kohtuullinen kokonaispääoman tuotto poistojen jälkeen. Laitteet ja palvelut, joiden käytöstä maksuja peritään, on tuotettava ja ylläpidettävä tehokkaasti ja taloudellisesti.

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

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 16 artiklan mukaisissa erimielisyyksien sovittelumenettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei se

(i) jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut; tai

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

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

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

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless

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

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

12 ARTIKLA

*Lentoturvallisuus*

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuuskriteereistä, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä edellä 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuuskriteereitä, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle osapuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeellisiksi normien noudattamiseksi. Toinen osapuoli ryhtyy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin sovitun määräajan kuluessa.

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

4. Jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi muut-

ARTICLE 12

*Flight Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

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

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



## HE 187/2017 vp

taa toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määräajaksi.

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

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

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

tion of an airline or airlines of the other Contracting Party.

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

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

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

### 13 ARTIKLA

#### *Ilmailun turvaaminen*

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolet erityisesti toimivat niiden määräysten mukaisesti, jotka sisälty-

### ARTICLE 13

#### *Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Conven-

vät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivaltekojen ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten.

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

3. Osapuolet toimivat vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa; osapuolet vaativat, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti; vastavuoroisesti näin toimivat Kuuban tasavallan osalta minkä tahansa LACAC:n jäsenvaltion alueelle sijoittautuneet ilma-alusten käyttäjät, jotka ovat saaneet ky-

tion on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law act in conformity with such aviation security provisions; reciprocally in the case of the republic of Cuba, operators of aircraft which are established in the territory of any LACAC Member State and have received an operating licence in accordance with law applicable

seisen LACAC:n jäsenvaltion lain mukaisen toimiluvan. Molempien osapuolten alueilla lentoasemien pitäjät toimivat tämän kohdan turvamääräysten mukaisesti.

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

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viiden-toista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön

in that LACAC Member State. The operators of airports in the territory of both Contracting Parties act in conformity with security provisions mentioned above in this paragraph.

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

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agree-

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

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

#### 14 ARTIKLA

##### *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet*

Nimetyt lentoyhtiöt voivat käyttää intermodaalikuljetuksia ja osapuolet voivat vaatia, että tämä hyväksytetään ilmailuviranomaisilla.

#### ARTICLE 14

##### *Intermodal Services*

Each designated airline may use intermodal transportation and each Contracting Party may require it to be approved by its aeronautical authorities.

#### 15 ARTIKLA

##### *Reilu kilpailu*

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

#### ARTICLE 15

##### *Fair competition*

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

16 ARTIKLA

*Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu*

1. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan se neuvottelemalla.

2. Jos osapuolet eivät pääse neuvotellen ratkaisuun, ne voivat sopia saattavansa erimielisyyden välimiehen ratkaistavaksi, tai osapuolen pyynnöstä erimielisyys voidaan viedä kolmijäsenisen välimiesoikeuden ratkaistavaksi, jonka yhden jäsenen nimeää kumpikin osapuoli ja kolmannen nimittävät nämä kaksi nimettyä välimiestä yhdessä.

3. Osapuolet nimeävät välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on diplomaattiteitse vastaanottanut toisen osapuolen pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välimiesoikeudessa, ja kolmas välimies nimetään seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa.

4. Jos osapuoli ei nimeä välimiestä määrätyn ajanjaksona tai jos kolmatta välimiestä ei nimitetä määrättyä ajanjaksona, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviililmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimittämään tarvittavan välimiehen tai tarvittavat välimiehet. Tällaisessa tapauksessa kolmannen välimiehen on oltava kolmannen maan kansalainen ja toimittava välimiesoikeuden puheenjohtajana sekä päätettävä välimiesmenettelyn paikka. Jos puheenjohtajan mielestä maan, jonka kansalainen hän on, ei voida katsoa olevan erimielisyyteen nähden puolueeton, välimiehen tai välimiehet nimittää neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi. Välimiesoikeuden päätös tehdään äänten enemmistöllä.

ARTICLE 16

*Consultations and Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within in the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointments. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

5. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti annettua päätöstä.

6. Jos jompi kumpi osapuoli laiminlyö tämän artiklan 2 kohdan mukaisen ratkaisun noudattamisen, toinen osapuoli voi rajoittaa laiminlyöneelle osapuolelle tai laiminlyöneelle nimetyille lentoyhtiölle tämän sopimuksen nojalla myöntämiään oikeuksia tai peruuttaa ne määrääjäksi tai kokonaan.

7. Osapuolet jakavat tasapuolisesti välimiesoikeuden kustannukset, mukaan luettuna välimiesten palkkiot ja kulut. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajalle tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen johdosta aiheutuneita kustannuksia pidetään välimiesoikeuden kustannuksina.

5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

6. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (4) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## 17 ARTIKLA

### *Sopimuksen muuttaminen*

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi määräajan pidentämisestä. Neuvotteluissa sovitut muutokset hyväksytään kummankin osapuolen oikeudellisia menettelyjä noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelyjä on noudatettu.

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1

## ARTICLE 17

### *Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of para-

kohdassa määrätään, pelkästään sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin viranomaisten välillä sovitaan niiden kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti.

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

#### 18 ARTIKLA

##### *Monenväliset yleissopimukset*

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

#### ARTICLE 18

##### *Multilateral Conventions*

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

#### 19 ARTIKLA

##### *Sopimuksen irtisanominen*

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

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanotaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

#### ARTICLE 19

##### *Termination*

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

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

20 ARTIKLA

*Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä*

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

21 ARTIKLA

*Voimaantulo*

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

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

Tehty kahtena kappaleena Havannassa 14 päivänä maaliskuuta 2017 espanjan, suomen, ruotsin ja englannin kielellä, kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset. Jos tämän sopimuksen tulkinnasta syntyy erimielisyyttä, englanninkielinen teksti on ratkaiseva.

Kimmo Lähdevirta  
Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Alfredo Pablo Cordero Puig  
Kuuban tasavallan hallituksen puolesta

ARTICLE 20

*Registration with ICAO*

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

ARTICLE 21

*Entry into force*

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

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

Done in duplicate at Havana this 14 day of March 2017 in the Spanish, Finnish, Swedish and English languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

Kimmo Lähdevirta  
For the Government of the Republic of Finland

Alfredo Pablo Cordero Puig  
For the Government of the Cuba



*Liite*

## Liite

### sopimukseen lentoliikenteestä Suomen hallituksen ja Kuuban hallituksen välillä

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Määräpaikasta edelleen olevat paikat</u>
Mikä tahansa paikka Kuubassa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Määräpaikasta edelleen olevat paikat</u>
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Kuubassa	Mikä tahansa paikka

*Nimetty lentoyhtiö voi tai nimetyt lentoyhtiöt voivat harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia välillä olevassa paikassa ja/tai määräpaikasta edelleen olevassa paikassa ainoastaan, jos molempien osapuolten ilmailuviranomaiset ovat asiasta sopineet ja sen etukäteen hyväksyneet.*

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

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

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

Edellä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että

**HE 187/2017 vp**

- (a) tällaisissa järjestelyissä liikennöivillä lentoyhtiöillä on asiaankuuluvat liikenneoikeudet,  
ja
- (b) kaikki lentoyhtiöt täyttävät tällaisiin järjestelyihin sovellettavat asiakastiedottamiseen ja ilmoittamismenettelyihin liittyvät vaatimukset.

## ANNEX

### to the Air Services Agreement between the Government of Finland and the Government of Cuba

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Cuba	Any points	Any points in Finland	Any points

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Any points in Cuba	Any points

*The designated airline(s) may exercise fifth freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points only when it is agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.*

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

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

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

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