

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

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Meksikon 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 Meksikon 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 tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten toimenpiteiden suorittamisesta diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

## Sisällys

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 Nykytila .....	3
2 EU:n lainsäädäntö .....	3
3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	4
4 Esityksen vaikutukset .....	4
5 Asian valmistelu .....	4
6 Riippuvuus muista esityksistä .....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	5
1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön .....	5
2 Lakiehdotuksen perustelut .....	8
3 Voimaantulo .....	8
4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys .....	8
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä .....	8
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset .....	9
4.3 Käsittelyjärjestys .....	12
<i>Lakiehdotus</i> .....	13
<i>Sopimusteksti</i> .....	14
LIITE .....	34
I. REITTITÄULUKKO .....	34
II. YHTEISET MARKKINOINTIJÄRJESTELYT .....	35
ANNEX .....	36
I. ROUTE SCHEDULE .....	36
II. CO-OPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS .....	37

## **YLEISPERUSTELUT**

### **1 Nykytila**

Suomen ja Meksikon välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä. Säännöllistä suoraa lentoliikennettä Meksikoon ei ole ollut, mutta matkanjärjestäjien lomalentoja Suomesta Cancuniin ja Puerto Vallartaan on etenkin talvella. Suomella ei ole aikaisempaa kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Meksikon kanssa.

Meksikolla on 63 kansainvälistä ja 13 kotimaista lentoasemaa. Meksikon vilkkain lentoasema on Mexico Cityssä sijaitseva Benito Juárez International Airport. Meksikossa on 11 kansallista lentoyhtiötä, joilla on kansainvälistä liikennettä.

Suomi ja Meksiko parafoivat maiden välisen lentoliikennesopimuksen 1 päivänä heinäkuuta 2016 Ciudad de Méxicossa, Meksikossa pidettyjen kahdenvälisten lentoliikenneneuvottelujen yhteydessä. Sopimus allekirjoitettiin Meksikossa 14 päivänä helmikuuta 2019.

### **2 EU:n lainsäädäntö**

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

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

Komissio on hyväksynyt Suomen ja Meksikon välisen neuvottelutuloksen 26 päivänä elokuuta 2016. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-5, 7-12, 15-22 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

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

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa Suomen ja Meksikon 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. Sopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla. Sopimus avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Meksikon välillä. Lentoliikenteen Suomen ja Meksikon 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 Meksiko neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Ciudad de Méxicossa 1 päivänä heinäkuuta 2016. Sopimus parafoitiin neuvottelujen yhteydessä. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 26 päivänä elokuuta 2016. Sopimus allekirjoitettiin Meksikossa 14 päivänä helmikuuta 2019.

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

## 6 Riippuvuus muista esityksistä

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

### YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

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

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Meksiko toteavat muun muassa tahtovansa edistää lentoyhtiöiden vapaata kilpailua ja lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palvelutarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista.

Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a-alakohta ja 11 artikla ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 1 artiklan 8 kohta, 9 artikla, 13 artiklan 7 kohta ja 14 artiklan 3 ja 4 kohdat perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

**1 artikla.** *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin. Artiklan 8 kohta perustuu EU-suosituslausekkeisiin.

**2 artikla.** *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallien mukaisesti molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. 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 nimetä lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä. Nimeämisestä on ilmoitettava toiselle osapuolelle diplomaattiteitse. Artiklan 2 a-alakohta on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Artiklassa ei rajoiteta lentoyhtiöiden omistusta. Artiklan 2 b-alakohta mahdollistaa Meksikon valtion alueelle sijoittautuneen ja Meksikon lainsäädännön mukaisen toimiluvan omaavan lentoyhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Meksikosta. Artiklassa määrätään, että nimetyt lentoyhtiöt ovat jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alaisia. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 12 luvussa.

**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 -alakohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

**5 artikla.** *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella 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.** *Kaksinkertaisen verotuksen välttäminen.* Artiklassa viitataan maiden väliseen kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehtyyn sopimukseen. Artiklassa määrätään, ettei lentoliikennesopimuksen määräyksiä sovelleta verosopimukseen liittyviin erimielisyyksiin.

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

Artiklan 5 kohdan mukaan osapuolet voivat vaatia, että toisen osapuolen nimetyt lentoyhtiöt esittävät liikenneohjelmansa ja yksittäiset lentonsa tai toimintasuunnitelmansa tiedoksi. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava. Ilmailuviranomaisten on käsiteltävä ilmoitukset pikaisesti.

**9 artikla.** *Hinnoittelu.* Artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää kohtuullisista lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain kilpailua vääristävien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi. Artikla sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan periaatteiden vastaisia.

**10 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.

**11 artikla.** *Maahuolinta.* EU-mallilausekkeen mukaisesti artiklassa määrätään, että lentoyhtiöillä on oikeus valita maahuolintapalvelujen tarjoaja tai hoitaa maahuolintapalvelut itse. Jos tämä ei ole mahdollista, jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä. Suomessa ei unionilainsäädännön mukaisesti ole rajoitettu mitenkään lentoyhtiöiden mahdollisuutta järjestää itse maahuolintapalvelujaan lentoasemilla. Maahuolintapalveluista on säädetty ilmailulain (864/2014) 8 luvussa.

**12 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 17 artiklan mukaisessa erimielisyyksien ratkaisumenettelyssä ei saa katsoa osapuolen rikkoneen 12 artiklaa, ellei se jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut tai ellei se jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

**13 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-suositulausekkeen 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 Liikenne- ja viestintävirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018), ilmailulaissa ja laissa liikenteen palveluista (320/2017).

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

**15 artikla.** *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* ICAO:n mallia mukailien artiklassa määrätään lentoyhtiöiden ja rahtipalveluja tarjoavien yritysten oikeudesta käyttää kansainvälisten lentorahdin kuljetusten yhteydessä rahdin pintakuljetusta. Palveluja voidaan tarjota vain, jos ne on hyväksytty molempien maiden lakien mukaisesti.

**16 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 kilpailunrajoituskielloista säädetään kilpailulaissa (948/2011). Kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan kilpailulain 3 §:n mukaan myös Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

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

Artiklan 7 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan.

Artiklan 8 kohdan mukaan välitysmenettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 19 artiklan mukaisesti.

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

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

**20 artikla.** *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen irtisanomismenettelystä. Sopimus on irtisanottava kirjallisesti diplomaattiteitse.

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

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

## **2 Lakiehdotuksen perustelut**

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

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

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

## **3 Voimaantulo**

Sopimuksen 22 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten toimenpiteiden suorittamisesta diplomaattinotteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

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

## **4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

### **4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä**

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



toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

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

Tällä perusteella sopimuksen määräyksistä ainakin 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 5-6 artikla, 9 artiklan 1 ja 2 kohta, osittain 10 artikla, 11 artikla, 12 artiklan 1 ja 2 kohta sekä 13-16 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Määräysten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräykseen erityisesti lentoyhtiöiden tasapuolisesta kohtelusta, reilusta kilpailusta ja hinnoittelusta sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

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

Perustuslain 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 turvatuksen perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitettua asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopuinnassa 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 liikenteen palveluista annetun lain 122-123 §:ssä. Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia lain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä.

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3-4 artiklat liittyvät Liikenne-

ja viestintäviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 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 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1 ja 2 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty muun muassa arvonlisäverolaissa (1501/1993) sekä tullilainsäädännössä. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 7 artiklassa viitataan Suomen tasavallan ja Meksikon yhdysvaltojen väliseen kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehtyyn sopimukseen, joka on lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten osalta saatettu voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998 annetulla lailla (502/1998) ja 14 päivänä heinäkuuta 1998 annetulla asetuksella 65/1998.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Sen mukaan hintoja ei tarvitse ilmoittaa toisen osapuolen viranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 9 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 10 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artikla koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin (210/2011). Kohdat 3 ja 4 eivät sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 13 artikla liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenne- ja viestintävirastosta, ilmailulaissa sekä laissa liikenteen palveluista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 14 artikla sisältää määräykset ilmailun turvatoimista. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 15 artikla, Eri liikennemuotojen väliset yhteydet, kuuluu molempien maiden lain mukaan tarvittavien hyväksyntöjen osalta lainsäädännön alaan. Pääosin artiklan määräyksistä sovitaan kuitenkin lentoliikenteen harjoittajien ja muiden palvelun tarjoajien välisillä kuljetussopimusten ehdoilla.

Sopimuksen 16 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa. Siltä osin kuin kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan lisäksi SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 17 artikla sisältää määräykset sovittelusta ja riidanratkaisumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edistääkseen sovittelua ja pannaan sovittelijan tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole sovittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen jatkamista. Sovittelussa voi tulla ratkaistuksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä. Artiklan on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen liitettä voidaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan, kun ne on vahvistettu kirjallisesti diplomaattiteitse ja vahvistuksessa on mainittu voimaantulopäivä. Valtiosopimuksetekovalan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksetekovaltaa 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 sopimuksetekovaltuutus 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 18 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.

### 4.3 Käsittelyjärjestys

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

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

*eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Meksikon yhdysvaltojen hallituksen välillä Meksikossa 14 päivänä helmikuuta 2019 tehdyn sopimuksen.*

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

## **Laki**

### **lentoliikenteestä Meksikon kanssa tehdystä sopimuksesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Meksikon yhdysvaltojen hallituksen välillä Meksikossa 14 päivänä helmikuuta 2019 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### 2 §

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

#### 3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

Helsingissä XX päivänä XXkuuta 2019

SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN JA MEKSIKON  
YHDYSVALTOJEN HALLITUKSEN  
VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ

AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF FINLAND  
AND THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED MEXICAN STATES

1 artikla

Article 1

*Määritelmät*

*Definitions*

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

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

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen tasavallan osalta Suomen siviili-ilmailuviranomaista ja Meksikon yhdysvaltojen osalta viestintä- ja liikenneministeriön Directorate General of Civil Aeronauticsia ja muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the United Mexican States, the Directorate General of Civil Aeronautics of the Ministry of Communications and Transport, and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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;

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 are at any given time effective for both Contracting Parties;

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

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

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

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

6. termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille

6. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the

yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys;

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

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

## 2 artikla

### *Oikeuksien myöntäminen*

1. Osapuolet myöntävät toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, jotka koskevat niiden harjoittamaa kansainvälistä lentoliikennettä:

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". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä 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 määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

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

a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaankin tahansa tai molempiin suuntiin,

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

meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

7. "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

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

## Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party 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" 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 on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

c. liikennöidä reiteillä välillä olevien paikkojen ja määräpaikasta edelleen olevien paikkojen sekä osapuolten alueilla olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa;

d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,

e. siirtää missä tahansa määrätyillä reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksesta mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa,

ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa.

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

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

### 3 artikla

#### *Nimeäminen ja lupien antaminen*

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

2. Kun toinen osapuoli on ottanut vastaan tällaisen ilmoituksen ja nimetyin lentoyhtiön määrämuotoiset ja määrätyillä tavalla toimitetut hakemukset liikennöintilupien ja teknisten lupien saamiseksi, sen on myönnettävä

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

d. Omit stops at any point or points;

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

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

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

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board, 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.

### 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 and shall identify the extent to which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

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



asianmukaiset luvat käsittelyn vaatimassa vähimmäisajassa edellyttäen, että:

and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) Suomen tasavallan hallituksen nimeämän lentoyhtiön osalta:

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

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

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

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

(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) Meksikon yhdysvaltojen nimeämän lentoyhtiön osalta:

b) in the case of an airline designated by the United Mexican States:

(i) yhtiö on sijoittautunut Meksikon yhdysvaltojen alueelle ja sillä on Meksikon yhdysvaltojen lainsäädännön mukainen toimilupa, ja

(i) it is established in the territory of the United Mexican States and is licensed in accordance with the applicable law of the United Mexican States, and

(ii) Meksikon yhdysvallat harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa;

(ii) the United Mexican States has and maintains effective regulatory control of the airline;

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

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. 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.

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

#### 4 artikla

#### Article 4

##### *Lupien peruuttaminen*

##### *Revocation of Authorisation*

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

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

(a) Suomen tasavallan hallituksen nimeämän lentoyhtiön osalta:

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

(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai

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

b) Meksikon yhdysvaltojen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Meksikon yhdysvaltojen alueelle eikä sillä ole Meksikon yhdysvaltojen lainsäädännön mukaista toimilupaa, tai

(ii) Meksikon yhdysvallat ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

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

2. Ellei tämän artiklan 1 kohdassa mainittu luvan peruuttaminen tai ehtojen asettaminen ole välittömästi tarpeen lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta voidaan käyttää vasta, kun toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty, tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

## 5 artikla

### *Lakien ja määräysten soveltaminen*

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

(i) it is not established in the territory of the Republic of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

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

b) in the case of an airline designated by the United Mexican States:

(i) it is not established in the territory of the United Mexican States and is not licensed in accordance with the applicable law of the United Mexican States; or

(ii) the United Mexican States is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

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

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

## 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,

muuttoa ja maahan muuttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, sovelletaan toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. 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.

## 6 artikla

### *Vapautus tulleista ja muista maksuista*

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

2. Vastavuoroisesti ja sovellettavien säädösten mukaisesti kaikista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista, lukuun ottamatta suoritettun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapaita myös:

a. osapuolen alueella ilma-alukseen otetut varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka), jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

b. toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten osapuolen alueelle tuodut varaosat

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. 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.

## Article 6

### *Exemption from Customs Duties and other Charges*

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted, on the basis of reciprocity and in accordance with applicable laws, from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arrival 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 the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempted, on the basis of the reciprocity and in accordance with applicable laws, from all customs duties, inspection fees and other similar charges, with the exception of charges based on the cost of the service provided

a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of one Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air service by the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, (including engines) and regular equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on

(mukaan lukien moottorit) ja vakiovarusteet;

c. polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käytettävässä ilma-aluksessa alueelta pois suuntautuvalla lennolla, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen osapuolen alueen yläpuolella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

d. lentoyhtiön asiakirjat, kuten matkatavaroiden osoitelipukkeet, tulostetut lentoliput, lentorahtikirjat, mairinnotuskortit ja maksutta jaetut osapuolen nimetyn lentoyhtiön tunnuksella varustetut mainos- ja myynninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu kyseisen nimetyn lentoyhtiön yksinomaiseen käyttöön toisen osapuolen alueella.

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

4. Osapuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa pidettävät vakiovarusteet sekä varaosat, polttoainevarastot ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet ja ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne asetetaan mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen vietään alueelta tai niiden suhteen muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille, rahdille ja postille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojen, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan. Välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat, rahdi ja posti ovat vastavuoroisesti ja sovellettavien säästöjen mukaisesti vapaita kaikista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista.

international air service by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international air service by the 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 Contracting Party, in which they are taken on board;

d) airline documentation, such as luggage tags, printed tickets, airway bills, boarding cards, as well as publicity and promotional material distributed without charge, which bears insignia of the designated airline of one Contracting Party, intended for use in the territory of the other Contracting Party for the exclusive use by that designated airline.

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

4. The regular equipment, as well as spare parts, supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board aircraft operated by the 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 shall be placed under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of one Contracting Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purposes, shall only be subject to a simplified control, except for reasons of security measures against act of violence, smuggling of narcotics and air piracy. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempted, on the basis of reciprocity and according to applicable law from all customs duties, inspection fees and other similar charges.

6. Tässä artiklassa määrätty poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen osapuolen nimetty lentoyhtiö on sopinut tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määrättyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset.

#### 7 artikla

##### *Kaksinkertaisen verotuksen välttäminen*

Méxicossa 12 päivänä helmikuuta 1997 allekirjoitettua sopimusta Suomen tasavallan ja Meksikon yhdysvaltojen välillä tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi sovelletaan osapuolten lentoyhtiöiden saamiin tuloihin, voittoihin ja hyötyihin. Tämän sopimuksen määräyksiä ei sovelleta yllä mainittuun verotusta koskevaan sopimukseen liittyviin erimielisyyksiin.

#### 8 artikla

##### *Kapasiteettimääräykset*

1. Kumpikin osapuoli antaa osapuolten nimetyille 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 toteutetaan yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.
4. Kumpikaan osapuoli ei aseta toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua

6. The exemptions provided for by this Article shall also apply in cases where the designated airline of one Contracting Party have entered into arrangements 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 materials specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### Article 7

##### *Avoidance of Double Taxation*

The Agreement between the United Mexican States and the Republic of Finland for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income, signed in Mexico City on February 12, 1997, is applicable to income, profits and gains derived by the airlines of the Contracting Parties. The provisions of Article 17 of this Agreement shall not be applicable to any dispute related to the Agreement on Taxation mentioned above.

#### Article 8

##### *Capacity Provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair 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

tai esitä muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

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

## 9 artikla

### *Hinnoittelu*

1. Osapuolet antavat jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista kohtuullisella tasolla ottaen huomioon kaikki asiaankuuluvat tekijät, mukaan lukien toiminnan kulut, kohtuullinen tuotto ja muut markkinoihin liittyvät kaupalliset näkökohdat. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluun vain:

a. estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

b. kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoitettavilta hinnoilta, jotka perustuvat määrävän aseman väärinkäyttöön;

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

d. suojatakseen lentoyhtiötä keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jos on näyttöä kilpailun poistamiseen tähtäävästä aikomuksesta.

2. Tämän sopimuksen mukaisesti harjoitetun liikenteen hintoja ei tarvitse ilmoittaa. Osapuolen ilmailuviranomaiset toimittavat pyydettyä tai pyytävät lentoyhtiöitä toimittamaan toisen osapuolen ilmailuviranomaisille hintatietoja siinä määrin kuin on kohtuudella tarpeen osapuolen sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti.

3. Jollei tässä artiklassa toisin määrätä, kumpikaan osapuoli ei ryhdy yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen

fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

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

## Article 9

### *Pricing*

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and other commercial considerations associated with 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;

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

d. protection of airlines from prices that are artificially low, where there is evidence of intent to eliminate competition.

2. Prices on any agreed service operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed. 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 information prices as may be reasonably required subject to the laws and regulations applicable in each Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the

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 perimä tai perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, se pyytää neuvotteluja ja ilmoittaa toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Tyytymättömyysilmoituksen vastaanottava osapuoli ilmoittaa vastaanottaneensa ilmoituksen. Osapuoli ilmoittaa olevansa tyytymättömyysilmoituksesta samaa tai eri mieltä viimeistään kolmenkymmenen (30) työpäivän kuluessa ilmoituksen saamisesta. Osapuolet yhteistyössä varmistavat, että hinnan, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, harkitsemista varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos toinen osapuoli on ilmoittanut olevansa samaa mieltä tyytymättömyysilmoituksesta, osapuolet pyrkivät parhaansa mukaan panemaan sopimuksen täytäntöön. Jos yksimielisyyttä ei ole, hinta tulee voimaan tai pysyy voimassa.

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

3. Osapuoli antaa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeuden pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja

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 charged or 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. The Contracting Party receiving the notice of dissatisfaction shall acknowledge the notice. The Contracting Party shall indicate its concurrence or disagreement with it latest thirty (30) working days of receipt of the notice. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for the consideration of a price on which a notice of dissatisfaction has been given. If the other Contracting Party has indicated its concurrence with the notice of dissatisfaction, Contracting Parties shall use the best efforts to put the agreement into effect. Without such concurrence, the price shall go into effect or continue in effect.

#### Article 10

##### *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. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely usable currency. 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 a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and

toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Siirrot sallitaan paikallisen sääntelyn mukaisesti missä tahansa vapaasti käytettävässä valuutassa sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

## 11 artikla

### *Maahuolinta*

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

## 12 artikla

### *Käyttömaksut*

1. Niiden käyttömaksujen, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset tai muut 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 määräämishetkellä.

2. Toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylittä, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuvat asianmukaisten lentoasema-, ympäristönsuojelu-, lennonvarmistus- ja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen

remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted, in accordance with local regulation and in any freely usable currency at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

## Article 11

### *Ground Handling*

Each designated airline shall have the right to provide its 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 12

### *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 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.



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 tai elimiä ilmoittamaan käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisesti etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 17 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.

## 13 artikla

### *Lentoturvallisuus*

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Tällaiset neuvottelut pidetään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä edellä 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti

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 or bodies 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 17 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.

## Article 13

### *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

asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle osapuolelle ilmoitetaan 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 mainituista velvoitteista huolimatta tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

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

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

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

7. Jos Suomen tasavalta on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa toinen Euroopan unionin jäsenvaltio, toiselle osapuolelle tämän artiklan mukaisesti

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 authorisation 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 (ICAO) should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where the Republic of Finland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under this

kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän toisen Euroopan unionin jäsenvaltion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupaan.

#### 14 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 osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 tehtyyn rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 tehtyyn yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 tehtyyn yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 tehtyyn pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 tehtyyn yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten sekä mihin tahansa sopimukseen ilmailun turvaamisesta, joka sitoo molempia osapuolia.

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 turvaamisesta koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat

Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

#### Article 14

##### *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 Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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 ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are

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 tasavallan alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

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

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa 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 viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen

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 the Republic of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft 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 the Republic 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

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

## 15 artikla

### *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet*

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, osapuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat tarjota lentorahtikuljetuksia pintakuljetusten yhteydessä yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan. Kuljetuksia voi tarjota ainoastaan, jos järjestelyistä on sovittu eri liikennemuotojen välisten kuljetuspalvelujen tarjoajien kanssa, jotka on kunkin maan lakien mukaisesti valtuutettu.

## 16 artikla

### *Reilu kilpailu*

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

## 17 artikla

### *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu*

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

satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines designated by that 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.

## Article 15

### *Intermodal Services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines of each Contracting Party may provide air cargo service in conjunction with surface transportation at a single through price for the air and surface transportation combined. Such services may only be provided if arrangements are entered into with operators of intermodal services, authorized in accordance with each country's laws.

## Article 16

### *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.

## Article 17

### *Consultations and Settlement of Disputes*

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

2. Jos erimielisyyttä ei voida ratkaista neuvotteluin, se voidaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä antaa välittäjän tai sovittelulautakunnan ratkaistavaksi. Tällaista välittäjää tai lautakuntaa voidaan käyttää välitykseen, erimielisyyden asiasisällön toteamiseen taikka oikaisukeinon tai ratkaisun suosittamiseen.

3. Osapuolet sopivat etukäteen välittäjän tai lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Ne harkitsevat tarvittaessa myös tilapäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi sekä sellaisten osapuolten osallistumismahdollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan vaikuttaa. Tässä yhteydessä on pidettävä mielessä yksinkertaisen, joustavan ja nopean menettelyn tavoite ja tarve.

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

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

6. Osapuolet tekevät vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet

2. Any dispute which cannot be resolved by consultations may, at the request of either Contracting Party be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

3. The Contracting Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

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

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

6. The Contracting Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance to be bound by decision or determination. If the Contracting Parties

ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, ne käyttävät näitä tosiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen.

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

8. Menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välimiesmenettelyn käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 20 artiklan mukaisesti.

18 artikla

#### *Sopimuksen muuttaminen*

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

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, pelkästään sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välillä. Muutokset on.

19 artikla

#### *Monenväliset yleissopimukset*

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 17 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

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

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 20.

Article 18

#### *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 paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed in writing through diplomatic channels, specifying the date of entry into force.

Article 19

#### *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 17 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.

## 20 artikla

### *Sopimuksen irtisanominen*

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

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

## 21 artikla

### *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä*

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

## 22 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 Ciudad de Méxicossa 14 helmikuuta 2019 kahtena alkuperäisenä kappaleena espanjan, englannin, suomen ja ruotsin kielillä kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset. Jos tämän sopimuksen tulkinnasta syntyy erimielisyyttä, englanninkielinen teksti on ratkaiseva.

## Article 20

### *Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing, through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO.

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 ICAO.

## Article 21

### *Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the ICAO.

## Article 22

### *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 at Ciudad de México on 14<sup>th</sup> of February 2019, in two original copies in the English, Finnish, Swedish and Spanish languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.



MEKSIKON YHDYSVALTOJEN  
HALLITUKSEN PUOLESTA

Javier Jiménez y Espriú  
Viestintä- ja liikenneministeri

SUOMEN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN PUOLESTA

Anne-Mari Virolainen  
Ulkomaankauppa- ja kehitysministeri

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF FINLAND

Javier Jiménez y Espriú

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED MEXICAN STATES

Anne-Mari Virolainen

## LIITE

### SOPIMUKSEEN LENTOLIIKENTEESTÄ MEKSIKON YHDYSVALTOJEN HALLITUKSEN JA SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ

#### I. REITTITAUUKKO

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

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Määräpaikasta edelleen olevat paikat
Mikä tahansa paikka Meksikon yhdysvalloissa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

Meksikon yhdysvaltojen nimetyt lentoyhtiöt voivat käyttää viidennen vapauden liikenneoikeuksia välillä olevissa paikoissa ja/tai määräpaikasta edelleen olevissa paikoissa ainoastaan, kun siitä on sovittu ja molempien osapuolten ilmailuviranomaiset ovat aiemmin antaneet siihen luvan.

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

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Määräpaikasta edelleen olevat paikat
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Meksikon yhdysvalloissa	Mikä tahansa paikka

Suomen tasavallan nimetyt lentoyhtiöt voivat käyttää viidennen vapauden liikenneoikeuksia välillä olevissa paikoissa ja/tai määräpaikasta edelleen olevissa paikoissa ainoastaan, kun siitä on sovittu ja molempien osapuolten ilmailuviranomaiset ovat aiemmin antaneet siihen luvan.

## II. YHTEISET MARKKINOINTIJÄRJESTELYT

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

- (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 THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF  
THE UNITED MEXICAN STATES**

**I. ROUTE SCHEDULE**

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in the United Mexican States	Any points	Any points in Finland	Any points

The designated airline(s) of the United Mexican States 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.

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Any points in the United Mexican States	Any points

The designated airline(s) of the Republic of Finland 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.

## II. CO-OPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS

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.