

**Hallituksen esitys eduskunnalle Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy kesäkuussa 2010 allekirjoitetun Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan. Pöytäkirja on luonteeltaan sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Pöytäkirjan tarkoituksena on luoda yhä kattavammat lentoliikennesuhteet Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen välille liberalisoidulla ensimmäisen vaiheen sopimusta ja edistää entisestään yhtäläistä markkinoille pääsyä, avata lentoliikennemarkkinoita ja vahvistaa transatlanttista lentoliikennejärjestelmää, mistä kuluttajat, lentoyhtiöt, työllisyys ja muut toimijat Atlantin molemmilla puolilla hyötyvät

Esitykseen sisältyy lakiehdotus pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti pöytäkirjan kanssa. Pöytäkirja tulee voimaan sen jälkeen, kun kaikkien sopimuspuolten sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Sopimuspuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Pöytäkirja tulee voimaan kuukauden kuluttua viimeisimmän sellaisen diplomaattinootin päiväyksestä. Sopimuspuolet soveltavat pöytäkirjaa väliaikaisesti sen voimaantuloon saakka siinä määrin kuin se on kansallisen lainsäädännön nojalla mahdollista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan ennen pöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYS .....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 Johdanto .....	3
2 Nykytila .....	3
3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	4
4 Esityksen vaikutukset .....	4
4.1 Taloudelliset vaikutukset .....	4
4.2 Ympäristövaikutukset .....	5
5 Asian valmistelu .....	5
6 Väliaikainen soveltaminen .....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN .....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT .....	9
3 VOIMAANTULO .....	9
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS .....	9
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus .....	9
4.2 Käsitteilyjärjestys .....	11
LAKIEHDOTUS .....	12
Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja pöytäkirjan soveltamisesta .....	12
SOPIMUSTEKSTI .....	13

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Euroopan unionin nykyistä ulkosuhdepolitiikkaa linjaavat vuonna 2002 Euroopan unionin tuomioistuimen antamat ns. Open Skies –tuomiot (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98). Tuomiot velvoittivat muuttamaan jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset unionin oikeuden mukaisiksi. Tuomiot merkitsivät myös lentoliikennesopimusten tekemistä yhä enenevässä määrin unionin ja kolmannen maan kesken.

Pöytäkirjalla muutetaan Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen (Yhdysvallat) välistä lentoliikennesopimusta, joka tehtiin Open Skies –tuomioiden vaatimusten pohjalta. Sopimus allekirjoitettiin sopimuspuolten välillä Washingtonissa 30 päivänä huhtikuuta 2007 ja annettiin eduskunnan hyväksyttäväksi hallituksen esityksellä 21 päivänä joulukuuta 2007 (HE 170/2007). Eduskunta hyväksyi sopimuksen 22 päivänä helmikuuta 2008. Sopimusta sovelletaan väliaikaisesti.

Sopimuksessa todettiin, että kyseessä on ensimmäisen vaiheen sopimus ja sopimuspuolten tavoitteeksi linjattiin neuvottelujen jatkaminen yhä kattavamman ja liberaalimman sopimuksen aikaansaamiseksi. Sopimuksella lisäksi vahvistettiin sopimuspuolten sitoutuminen toisen vaiheen neuvotteluihin.

EU:n ja sen jäsenvaltioita sekä Yhdysvaltoja edustavat valtuuskunnat kokoontuivat Brysselissä 23 -25 päivänä maaliskuuta 2010 saattaakseen päätökseen neuvottelut toisen vaiheen lentoliikennesopimuksesta. Pöytäkirja allekirjoitettiin 24 päivänä kesäkuuta 2010. Pöytäkirjan tarkoituksena on omalta osaltaan varsinaisen sopimuksen tavoin edistää yhtäläistä markkinoille pääsyä, tasapuolisia kil-

pailuedellytyksiä sekä sääntelyn lähentämisen tavoitteita.

### 2 Nykytila

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Yhdysvaltojen välistä sopimusta alettiin soveltaa väliaikaisesti 30 päivästä maaliskuuta 2008 lukien (SopS 41/2008). Sopimus käsittää useita eri osa-alueita, joista taloudellisesti merkittävimmät liittyvät markkinoille pääsyyn. Sopimuksella poistettiin muun muassa liikenneoikeuksia, lentoreittejä ja lentojen hinnoitteluja koskevia rajoituksia. Ensimmäisen vaiheen sopimuksella korvattiin jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset.

Kahdenvälisistä sopimuksista voimassa on kuitenkin marraskuussa 2000 lentoturvallisuuden edistämiseksi Suomen ja Yhdysvaltojen välillä tehty sopimus (SopS 47/2001). Sopimuksessa ei sovita liikenneoikeuksista, vaan se sisältää määräyksiä lähinnä siviili-ilmailutuotteiden, huoltoyritysten sekä ilmailualan koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen ja valvontaan liittyvien toimien vastaavuorisesta tunnustamisesta sopimuspuolten välillä.

Finnair lentää päivittäin Helsinki-Vantaan lentoasemalta New Yorkiin John F. Kennedyn lentoasemalle. Finnairin Oneworld-allianssin yhteistyökumppani American Airlines aloitti toukokuun alusta 2012 suorat päivittäiset lennot Chicagon O'Haren ja Helsinki-Vantaan lentoasemien välillä.

EU:n ja Yhdysvaltojen välillä on lisäksi voimassa kesäkuussa 2008 tehty lentoturvallisuussopimus (EUVL L 291, 9.11.2011 s. 3 sekä E 8/2004 vp). Sopimus tuli voimaan 1 päivänä toukokuuta 2011. Sopimus ei automaattisesti korvannut EU:n jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen välillä tehtyjä kahdenvälisiä lentoturvallisuussopimuksia Yhdysvaltojen

kanssa. Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA selvittää yhdessä jäsenvaltioiden kanssa Yhdysvaltojen kanssa tehtyjen kahdenvälisten sopimusten irtisanomisen tai lakkauttamisen tarpeellisuutta. Näin ollen on mahdollista, että tasavallan presidentin asetuksella vuonna 2001 voimaan saatettu Suomen ja Yhdysvaltojen välinen lentoturvallisuussopimus tulee myöhemmin kokonaan tai osittain irtisanottavaksi tai lakkautettavaksi.

Yhdysvaltojen lisäksi EU:lla on pääpiirteissään vastaavansisältöiset lentoturvallisuussopimukset Kanadan ja Brasilian kanssa. EU:n ja Kanadan välinen sopimus on tehty toukokuussa 2009 (EUVL L 153, 17.6.2009 s. 11 sekä E 20/2004 vp), ja se on tullut voimaan heinäkuussa 2011. EU:n ja Brasilian välinen sopimus on tehty heinäkuussa 2010 (EUVL L 273, 19.10.2011 s. 3 sekä E 110/2009 vp), mutta se ei vielä ole tullut kansainvälisesti voimaan.

EU:n ja kolmansien maiden väliset lentoturvallisuussopimukset ovat EU:n yksinomaaisessa toimivallassa, eivätkä ne siten vaadi Suomessa kansallisia voimaansaattamistoimia eivätkä erillistä julkaisua.

### 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Pöytäkirjan tavoitteena on kehittää ensimmäisen vaiheen sopimuksen pohjalta entisestään yhtäläistä markkinoille pääsyä, avata lentoliikennemarkkinoita ja vahvistaa transatlanttista lentoliikennejärjestelmää, mistä kuluttajat, lentoyhtiöt, työllisyys ja muut toimijat Atlantin molemmilla puolilla hyötyvät.

Pöytäkirjalla parannetaan lentoyhtiöiden vaatimuksenmukaisuutta ja kansalaisuutta koskevien viranomais selvitysten vastavuoroista tunnustamista. Melua koskevia toimintarajoituksia asettaessaan sopimuspuolen vastuuviranomaisten on annettava mahdollisuus asianomaisten osapuolten näkemysten huomioon ottamiseen päätöksentekoprosessissa sekä velvoitetaan ilmoittamaan rajoituksista 150 päivää ennen rajoituksen voimaantuloa. Sopimuksen sekakomitealle asetetaan velvoite tarkastella sopimuksen soveltamista kokonaisuutena ja kehittää sopimuksen puitteissa tapahtuvaa yhteistyötä.

Esityksen tavoitteena on hyväksyä pöytäkirja Suomen osalta ja saattaa voimaan sen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset sillä osin kuin ne ovat Suomen toimivallassa. Kansallinen hyväksyminen on edellytys pöytäkirjan kansainväliselle voimaantulolle. Pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan blankettilailta, jonka voimaantulosta säädetään blankettiasetuksella.

## 4 Esityksen vaikutukset

### 4.1 Taloudelliset vaikutukset

Pöytäkirja tehostaa kilpailua entisestään lentoliikennemarkkinoilla, mikä lisää lentoliikennepalvelujen tarjontaa ja kysyntää. Näin ollen lentoliikennemarkkinoiden tehostumisesta hyötyvät sekä kuluttajat että lentoyhtiöt.

Komission arvion mukaan, vaiheittain tapahtuva pitkän aikavälin tavoite markkinoiden avaamisesta ja yhteisen avoimen ilmailualueen luomisesta EU:n ja Yhdysvaltojen välille, lisää niiden välistä matkustajamäärää ensimmäisinä viitenä vuotena yli 25 miljoonalla. Tästä syntyisi yli 15 miljardin euron hyödyt kuluttajille ja yhteensä 80 000 uutta työpaikkaa EU:hun ja Yhdysvaltoihin.

EU:n ja Yhdysvaltojen välisellä ensimmäisen vaiheen sopimuksella perustettu sekakomitea on käsitellyt monenlaisia kysymyksiä, jotka liittyvät esim. markkinoillepääsyyn, sääntely-yhteistyöhön, sääntelyn yhdenmukaistamiseen ja kilpailuedellytyksiin. Se on merkittävä foorumi, jolla voidaan seurata sopimuksen täytäntöönpanoa ja käsitellä liiketoiminnan harjoittamiseen liittyviä esteitä. Sekakomitea oli muun muassa alullepanijana kesäkuussa 2012 tehdyssä EU:n ja Yhdysvaltojen välisessä lentorahdin turvatoimia koskevassa sopimuksessa, joka nopeuttaa lentorahdin lähettämistä ja alentaa sen kustannuksia lentorahdin turvatoimiin liittyvien järjestelmien keskinäisen tunnustamisen ansiosta.

Pöytäkirja voi lisätä jonkin verran suomalaisten lentoyhtiöiden jatkoyhteyksiä tai kumppaniyhtiöiden esimerkiksi American Airlinesin kautta hankittuja code share -yhteyksiä Yhdysvaltojen sisällä esimerkiksi Los Angelesiin ja Detroitiin.

#### 4.2 Ympäristövaikutukset

Pöytäkirja sisältää yhteistyövelvoitteita kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutusten rajoittamiseksi tai vähentämiseksi taloudellisesti järkevällä tavalla. Pöytäkirjalla osapuolet vahvistavat tasapainotetun toimintamallin periaatteeseen sitoutumisen. Pöytäkirja sisältää määräyksiä meluun perustuvien toimintarajoitusten asettamisesta lentoasemille, joilla on kalenterivuodessa yli 50 000 siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden operaatiota.

#### 5 Asian valmistelu

Eduskunnalle on annettu sopimusneuvotteluista selvitys alkuperäisen mandaattiehtotuksen pohjalta E-kirjelmällä (E 16/1996 vp). E-jatkokirjelmät annettiin ensimmäisen vaiheen sopimuksen mandaattiehtotusten yhteydessä vuonna 2003 sekä saavutetusta neuvottelutuloksesta vuonna 2007. Suuri valiokunta yhtyi kirjelmässä esitettyyn valtioneuvoston kantaan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnon mukaisesti. Ensimmäisen vaiheen sopimuksen yhteydessä sopimuspuolet totesivat tavoitteekseen saada aikaan yhä kattavampi ja liberaalimpi sopimus ja se sisälsi pyrkimyksen toisen vaiheen sopimuksen neuvottelemisesta. Tasavallan presidentti myönsi pöytäkirjan allekirjoitusvaltuudet 11 päivänä kesäkuuta 2010.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esityksestä on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Matkailun edistämiskeskukselta, Keskuskauppakamarilta, Finavia Oyj:ltä sekä suomalaisilta lentoyhtiöiltä. Lausunnot saatiin ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta,

Keskuskauppakamarilta ja Rajavartiolaitokselta.

Esityksestä annetuissa lausunnoissa ulkoasiainministeriö ja oikeusministeriö esittävät lakitekniisiä huomioita mm. voimaansaattamislain 1 ja 2 pykälään ja esityksen nimeen ja ponteen sekä rinnakkaistekstin lisäämistä esitykseen. Oikeusministeriö esitti tarkempaa kuvausta pöytäkirjan määräysten suhteesta Suomen lainsäädäntöön. Annetut lausunnot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

#### 6 Väliaikainen soveltaminen

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan 5 kohdan (aiempi EY-sopimuksen 300 artiklan 2 kohta) mukaan neuvosto voi komission ehdotuksesta päättää unionin tekemän sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta ennen sen voimaantuloa.

Yhdysvaltojen ja EY:n välisen lentoliikennesopimuksen allekirjoittamista ja väliaikaisesta soveltamisesta koskevaan neuvoston päätökseen sisältyy määräys, jonka mukaan yhteisö ja sen jäsenvaltiot soveltavat pöytäkirjaa väliaikaisesti, siinä määrin kuin se on mahdollista kansallisen lainsäädännön mukaisesti 24 päivänä kesäkuuta 2010 alkaen sen voimaantuloon saakka. Tämä vahvistettiin allekirjoittamalla sopimus USA:n kanssa.

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

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

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

**1 artikla. Määritelmät.** Artiklan 1 kohdassa lisätään sopimuksen 1 artiklan 2 kohdan jälkeen uusi kansalaisuuden selvittämisen määritelmää koskeva 2 a kohta. Kohdan mukaan kansalaisuuden selvittämisellä tarkoitetaan lentoyhtiön omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevien sopimuksen 4 artiklan mukaisten vaatimusten täyttymisen toteamista.

Artiklan 2 kohdassa lisätään sopimuksen 1 artiklan 3 kohdan jälkeen uusi vaatimustenmukaisuuden selvittämisen määritelmää koskeva 3 a kohta. Kohdan mukaan vaatimustenmukaisuuden selvittämisellä tarkoitetaan sen selvittämistä, että lentoyhtiö, joka on hakukas sopimuksen nojalla tarjoamaan lentoliikennepalveluja, on riittävän vakavarainen ja omaa riittävästi johtamisosaamista sekä kyvyn noudattaa liikenteen harjoittamista koskevia vaatimuksia.

**2 artikla. Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta ja kansalaisuutta koskevien viranomais selvitysten vastavuoroinen tunnustaminen.** Artiklassa lisätään sopimuksen 6 artiklan jälkeen uusi lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta ja kansalaisuutta koskevien viranomais selvitysten vastavuoroista tunnustamista koskeva 6 a artikla. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolen ilmailuviranomaisten on tunnustettava toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kyseisestä lentoyhtiöstä tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvitykset kuin ne olisivat niiden omien ilmailuviranomaisten tekemiä. Muiden kuin kohdan a alakohdassa määrättyjen lisäselvitysten tekeminen on kielletty. Kohdan a alakohdan mukaan jos vastaanottavan sopimuspuolen viranomaisella, vastaanottaessaan lentoyhtiöltä liikennöintilupaa koskevan hakemuksen, on erityinen syy epäillä toisen sopimuspuolen

ilmailuviranomaisen tekemästä selvityksestä huolimatta, ettei lupien myöntämiselle asetettuja ehtoja ole noudatettu, on niiden viipymättä ilmoitettava toisen sopimuspuolen viranomaisille ja perusteltava epäilynsä. Kumpi tahansa sopimuspuoli voi tällaisella tilanteessa pyytää neuvotteluja ja tai pyytää epäilyn kannalta merkityksellisiä lisätietoja. Mikäli ratkaisua ei löydetä, voi kumpi tahansa sopimuspuoli antaa ongelman sekakomitean ratkaistavaksi. Kohdan b alakohdan mukaan artiklan määräykset eivät koske turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusturvaan liittyviä selvityksiä.

Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuudesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (*ns. lentoliikenneasetus*) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista sekä ilmailulaissa (1194/2009), Ilma-aluksen kansallisuudesta säädetään niin ikään ilmailulaissa.

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisella tarkoitetaan EU:n toimivaltaan kuuluvissa asioissa Euroopan lentoturvallisuusvirastoa (EASA) ja jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvissa asioissa Liikenteen turvallisuusvirastoa sen mukaan kuin EASA - asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja ilmailulaissa (1194/2009) sekä laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) säädetään. Pöytäkirjaa ei sovelleta sotilas- ja valtionilmailuun.

Artiklan 2 kohdassa määrätään sopimuspuolten velvollisuudesta ilmoittaa kaikista merkittävistä muutoksista perusteisiin, joita se soveltaa selvitysten tekemiseen. Lisäksi kohdassa määrätään että 1 kohdan soveltaminen voidaan lopettaa, jos vastaanottava sopimuspuoli katsoo neuvottelujen jälkeen, etteivät toisen sopimuspuolen tarkistetut pe-

rusteet ole riittäviä. Asiasta on ilmoitettava sekakomitealle.

**3 artikla.** *Ympäristö.* Artiklassa määrätään ympäristöasioita koskevan sopimuksen 15 artiklan poistamisesta kokonaisuudessaan. Poistettu artikla korvataan uudella ympäristöasioita koskevalla 15 artiklalla. Uusi artikla määrää aikaisempaa yksityiskohtaisemmin siitä, mitä periaatteita sopimuspuolten tulee noudattaa asetettaessa ympäristöperusteisia toimintarajoituksia lentoasemille.

Artiklan 1 kohdassa määrätään maailmanlaajuisten ratkaisujen löytämisen edistämisestä kansainvälisen ilmailupolitiikan ja ympäristön suojelun näkökulmasta. Kohdan mukaan sopimuspuolet aikovat toimia yhteistyössä rajoittaakseen tai vähentääkseen kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutuksia taloudellisesti järkevällä tavalla.

Artiklan 2 kohdan mukaan, harkitessaan ehdotettuja ympäristötoimenpiteitä, sopimuspuolen olisi arvioitava niiden mahdollisia kielteisiä vaikutuksia sopimukseen sisältyvien oikeuksien käyttöön, ja jos tällaisia toimenpiteitä toteutetaan, kielteisiä vaikutuksia olisi pyrittävä lieventämään. Sopimuspuolten on pyydettäessä toimitettava toisilleen kuvaus tehdyistä arvioinneista ja lieventävistä toimista.

Artiklan 3 kohta ei ole muuttunut. Sen mukaan ympäristönsuojelutoimenpiteitä käytöön otettaessa on noudatettava Chicagon yleissopimuksen (SopS 11/1949) liitteissä olevia ympäristömääräyksiä, ellei eroavuuksia ole ilmoitettu. Suomi ei ole näiden osalta ilmoittanut eroavuuksia, joten yleissopimuksen liitteiden määräykset sitovat jo nykyisin Suomea. Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuolet vahvistavat sitoutuvansa tasapainotetun toimintamallin periaatteen soveltamiseen.

Artiklan 5 kohdassa asetetaan määräyksiä siitä, kuinka uusia pakollisia meluun perustuvia toimintarajoituksia voidaan asettaa yli 50 000 vuosittaista siviililentoa operoivilla lentoasemilla. Helsinki-Vantaan lentoasema ylittää ainoana Suomessa tämän rajan. A alakohdan mukaan asianomaisten osapuolten näkemykset tulee huomioida päätöksenteossa. B alakohdassa määrätään määräajasta ilmoitusvelvollisuudelle sekä raportointivel-

vollisuudesta. C alakohdassa määrätään toimintarajoituksia koskevista periaatteista.

Artiklan 6 kohdassa määrätään asiantuntijoiden välisestä tietojenvaihdosta kansainvälisen ilmailun aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi. Alakohdissa a - e mainitaan ilmailuteknologian tutkimus ja kehittäminen, ilmailupäästöjen vaikutusten tutkiminen, ilmaliikenteen hallinnan innovaatiot, vaihtoehtoisten polttoaineiden tutkimus ja kehittäminen sekä näkemysten vaihto ympäristövaikutuksista.

Artiklan 7 kohdan mukaan sekakomitean tulee laatia suosituksia kaksinkertaisten toimenpiteiden ja kustannusten sekä lentoyhtiöiden hallinnollisen taakan vähentämiseksi. Suositusten täytäntöönpano edellyttää kansallista hyväksyntää.

Artiklan 8 kohdan mukaan sopimuspuoli voi pyytää sekakomitean koollekutsumista, jos katsoo, että ilmailualan ympäristönsuojeluun liittyvä asia vaikuttaa sopimuksen soveltamiseen tai täytäntöönpanoon.

Ympäristöasioista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/93/EY sekä ilmailulaissa.

**4 artikla.** *Sosiaalinen ulottuvuus.* Artiklassa lisätään sopimuksen 17 artiklan jälkeen uusi 17 a artikla. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet tunnustavat sosiaalisen ulottuvuuden tärkeyden ja sen, ettei sopimuksen tarkoituksena ole heikentää työntekoon liittyvien lakien, oikeuksien ja periaatteiden kunnioittamista. Artiklan 2 kohdan mukaan artiklassa määrättyjen periaatteiden tulee ohjata sopimuspuolia niiden pannaessa sopimusta täytäntöön.

**5 artikla.** *Sekakomitea.* Artiklassa poistetaan sopimuksen 18 artiklan 3, 4 ja 5 kohta kokonaisuudessaan. Poistetut kohdat korvataan uusilla sekakomiteaa koskevilla 3, 4 ja 5 kohdilla. Artiklan 3 kohdassa määrätään sekakomitean velvollisuudesta tarvittaessa tarkastella sopimuksen täytäntöönpanoa kokonaisuutena. Lisäksi määrätään sekakomitean velvollisuudesta käsitellä sopimuspuolten esittämiä, sopimuksen nojalla harjoitettavaan liikenteeseen vaikuttavia, kysymyksiä ja ehdotuksia. Artiklan 4 kohdassa määrätään sekakomitean velvollisuudesta yhteistyön kehittämiseen a – 1 alakohtien mukaisesti suosittelemalla muutoksia sopimukseen, käsitte-

lemällä täytäntöönpanosta aiheutuvia sosiaalisia vaikutuksia, ylläpitämällä luetteloja valtion avustuksista ja tuista, kehittämällä ja edistämällä yhteistyötä sopimukseen liittyviä viranomaisjärjestelyjä ja tekemällä yksimielisiä päätöksiä sopimuksessa määrätystä asioista. Artiklan 5 kohdassa määrätään tavoitteesta ulottaa sopimus koskemaan kolmansia maita sekä sekakomitean velvollisuudesta edistää sopimukseen liittymisen edellytyksiä ja menettelyjä.

**6 artikla.** *Mahdollisuuksien laajentaminen edelleen.* Artiklassa poistetaan neuvotteluja toisen vaiheen sopimuksesta koskenut sopimuksen 21 artikla kokonaisuudessaan ja korvataan se uudella 21 artiklalla. Korvaavassa 21 artiklassa määrätään mahdollisuuksien edelleen laajentamisesta. Artiklan 1 kohdassa määrätään yhteiseksi tavoitteeksi markkinoille pääsyn esteiden poistaminen, muun muassa vahvistamalla transatlanttista lentoliikennejärjestelmää ja luomalla puitteet muiden maiden lentoliikennemarkkinoiden avaamiseen.

Artiklan 2 kohdan mukaan sekakomitealla on muiden sopimuksessa määrättyjen tehtäviensä lisäksi velvollisuus arvioida kehitystä 21 artiklassa tarkoitettua lainsäädännön osalta sekä velvollisuus kehittää tähän liittyvä yhteistyöprosessi suosituksien antamiseksi sopimuspuolille. EU ja sen jäsenvaltiot sallivat lentoyhtiöidensä määräysvallan olevan Yhdysvaltojen tai sen kansalaisten hallussa sen jälkeen kun sekakomitea on vahvistanut, että Yhdysvaltojen lait ja määräykset sallivat sen lentoyhtiöiden osake enemmistön ja tosiasiallisen määräysvallan olevan jäsenvaltioiden tai niiden kansalaisten hallussa. Lentoyhtiöiden omistusoikeutta ja määräysvaltaa koskevat rajoitukset ovat Yhdysvalloissa paljon tiukemmat kuin EU:ssa.

Näiden rajoitusten vähentäminen on ollut EU:n tavoitteena. Artiklan 3 kohdassa ja sen alakohdissa a - c määrätään toimenpiteistä, kun molempien vastavuoroinen toisen sopimuspuolen määräysvallan sallivuus on vahvistettu. A alakohdan mukaan sopimuksen 1 liitteen 3 jaksossa olevat Yhdysvaltojen rahdikuljetusoikeuksia koskevat rajoitukset lakkaavat olemasta voimassa. B alakohdan mukaan Yhdysvaltojen lentoyhtiöt saavat oikeuden harjoittaa matkustaja- ja yhdistelmäreit-

liikennettä EU:n ja sen jäsenvaltioiden sekä viidessä maassa sijaisevien paikkojen välillä. C alakohdan mukaan sopimuksen 4 liitteen 2 artiklan teksti lakkaa olemasta ja sopimuksen 6 liitteen teksti koskien Yhdysvaltojen määräysvaltaa kolmansien maiden lentoyhtiöiden osalta tulee voimaan.

Artiklan 4 kohdassa määrätään EU:n komission oikeudesta arvioida meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisprosessi ja oikeudesta ryhtyä asianmukaisiin oikeudellisiin toimiin, mikäli meluun perustuvia toimintarajoituksia ei ole noudatettu. A alakohdan mukaan EU:n lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa matkustaja- ja yhdistelmäreitiliikennettä Yhdysvalloissa ja viidessä muussa maassa sijaitsevien paikkojen välillä kulkeutta EU:n ja sen jäsenvaltioiden alueella olevan paikan kautta. B alakohdan mukaan sopimuksen 4 liitteen 2 artiklan teksti korvataan 6 liitteen tekstillä koskien jäsenvaltioiden määräysvallassa olevien kolmansien maiden lentoyhtiöitä.

Artiklan 5 kohdassa määrätään sopimuspuolten oikeudesta pyytää korkean tason neuvotteluja artiklan täytäntöönpanosta sekä oikeudesta tehdä päätös ettei yksikään toisen sopimuspuolen lentoyhtiö voi liikennöidä lisävuoroja tai tulla uusille markkinoille sopimuksen nojalla. Lisäksi määrätään edellisen voimaantulosta sekä päätöksen perumisesta.

**7 artikla.** *Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyt.* Artiklassa poistetaan sopimuksen 3 liite kokonaisuudessaan ja korvataan uudella 3 liitteellä. Se mahdollistaa EU:n lentoyhtiöiden pääsyn kilpailemaan niistä matkoista, joita Yhdysvaltojen hallinto ja viranomaiset tekevät. Vapautus ei koske Yhdysvaltojen sisäisiä eikä puolustushallinnon lentoja.

**8 artikla.** *Liitteet.* Artiklassa määrätään että pöytäkirjan lisäyksen teksti liitetään sopimuksen liitteeksi 6.

**9 artikla.** *Väliaikainen soveltaminen.* Artiklassa määrätään pöytäkirjan väliaikaisesta soveltamisesta. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet soveltavat pöytäkirjaa väliaikaisesti, siinä määrin kuin se on mahdollista sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla, pöytäkirjan allekirjoituspäivästä sen voimaantuloon asti. Artiklan 2 kohdassa



määrätään pöytäkirjan soveltamisen päättymisestä.

**10 artikla. Voimaantulo.** Artiklan mukaan pöytäkirja tulee voimaan joko sopimuksen voimaantulopäivänä tai kuukauden kuluttua viimeisimmän diplomaattinootin päiväyksestä, jona pöytäkirja edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatu päätökseen, sen mukaan kumpi ajankohdista on myöhäisempi.

**Pöytäkirjan lisäykset.** Pöytäkirjassa on liitteenä lisäys ja julistus. Lisäys koskee kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistusoikeuksia ja määräysvaltaa. Kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistusoikeuksista säädetään ilmailulain 73 §:ssä, joka edellyttää lentoliikennesopimuksen tekemistä kolmansien valtioiden kanssa. Kolmansien valtioiden kanssa tehdyt lentoliikennesopimukset sisältävät tavanomaisesti omistusrajoituksia. Julistuksessa sovitaan sopimuspuolten välillä noudatettavasta menettelystä kieliverioiden saattamisesta todistuksenvoimaisiksi.

## 2 Lakiehdotuksen perustelut

**1 §.** Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan laille ne pöytäkirjan määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selvitetty jäljempänä yksityiskohtaisten perustelujen eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa 4.1.

**2 §.** Pykälän mukaan pöytäkirjan muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Laki on tarkoitus saattaa voimaan samanaikaisesti kuin pöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan.

## 3 Voimaantulo

Pöytäkirjan 10 artiklan mukaan pöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan joko sopimuksen voimaantulopäivänä tai kuukauden kuluttua viimeisimmän sellaisen diplomaattinootin päiväyksestä, jolla sopimuspuolet vahvistavat, että kaikki pöytäkirjan voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella sää-

detävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin pöytäkirja tulee voimaan. Valtioneuvoston asetuksella voidaan kuitenkin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

## 4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

### 4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Unioninoikeuden näkökulmasta EU:n ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välinen lentoliikennesopimus ja sitä muuttava pöytäkirja ovat sekasopimuksia, joissa toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltion kesken ja niiden sopimuspuoliksi tulevat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske perustuslain tulkintakäytännön mukaan sekasopimusten unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä (PeVL 6/2001 vp). Näin ollen eduskunta hyväksyy pöytäkirjan perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset ovat Suomen toimivallassa.

Pöytäkirjassa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajautuu lähinnä siihen kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät. EU:n ja Yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan kattamista seikoista unionilainsäädäntöä on annettu muun muassa seuraavista asioista:

Markkinoillepääsystä on säädetty seuraavissa säädöksissä: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista; Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (ns. lentoliikenneasetus); Neuvoston asetus lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (ETY) N:o 95/93 (ns. slot-asetus); ja neuvos-

ton direktiivi pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 96/67/EY (ns. maahuolintadirektiivi).

Ympäristöstä on säädetty seuraavissa säädöksissä: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 2002/30/EY (ns. melunhallintadirektiivi); ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä.

Sosiaalisista näkökohdista on säädetty seuraavissa säädöksissä: Neuvoston direktiivi 2000/79/EY Euroopan lentoyhtiöidenliiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta; ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista.

Lentoliikenteen ulkosuhteista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 847/2004, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (ns. ulkosuhdeasetus).

Seuraavassa käsitellään pöytäkirjan artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat Suomen toimivaltaan ja lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjan 2 artiklassa määrätään sopimukseen lisättävästä uudesta 6 a artiklasta. Artiklassa määrätään Suomen ilmailuviranomaisen velvollisuudesta tunnustaa toisten sopimuspuolten ilmailuviranomaisten lentoyhtiöistä tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansallisuutta koskevat selvitykset ja velvollisuudesta olla tekemättä muita lisäselvityksiä kuin artiklan 1 kohdan a alakohdassa määrätään. Määräys on merkityksellinen valtion täysivaltaisuuden kannalta ja kuuluu siksi lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjan 5 artiklassa määrätään sekakomiteasta. Sekakomitea koostuu sopimuspuolten edustajista. Artiklassa korvataan sopimuksen 18 artiklan 3, 4 ja 5 kohdat uudella täytäntöönpanoa koskevalla 3 kohdalla, yhteistyön kehittämistä koskevalla 4 kohdalla sekä hyötyjen maksimointia ja omien lainsäädäntöjen muokkaamista kolmansien maiden liittymisen mahdollistamiseksi sopimukseen koskevalla 5 kohdalla. Sekakomitean päätökset eivät ole oikeudellisesti sitovia siinä mielessä että ne määräisivät, miten jäsenvaltion osittaiseen toimivaltaan kuuluvaa ja Suomessa laintasoisen säänneltyä asiaa koskevaa sopimusmääräystä on sovellettava. Sekakomitean päätösten mahdollinen tulkinta-vaikutusta ei kuulu lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjan 6 artiklassa poistetaan sopimuksen 21 artikla kokonaisuudessaan ja korvataan se uudella 21 artiklalla. Artiklassa tarkoitetuista liikenneoikeuksista säädetään Suomessa lailla. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjan 7 artiklassa poistetaan sopimuksen liite 3 kokonaisuudessaan ja korvataan uudella 3 liitteellä. Artiklan määräykset koskevat liikenneoikeuksia, joista säädetään Suomessa lailla. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjan 8 artiklan mukaan pöytäkirjan lisäyksen teksti liitetään sopimuksen 6 liitteeksi. Lisäyksessä kielletään muun ohella osapuolia käyttämästä kolmannen maan kanssa tehtyihin lentoliikennejärjestelyihin perustuvia oikeuksia kyseisen kolmannen maan lentoyhtiöiden liikennöintilupien tai muiden lupien epäämiseksi, peruuttamiseksi tai niiden rajoittamiseksi sillä perusteella, että lentoyhtiön huomattava omistusoikeus kuuluu toiselle sopimuspuolelle, sen kansalaisille tai molemmille. Liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään Suomessa lailla. Artikla sisältää näin ollen määräyksiä, joka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjan 9 artiklassa määrätään sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta. Artiklan 1 kohdan mukaan pöytäkirjan soveltaminen väliaikaisesti on mahdollista siinä määrin kuin se on mahdollista sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla allekirjoituspäivästä sen voimaantuloon asti. Pöytäkirja sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määrä-

yksiä ja vaatii perustuslain 94 §:n mukaan eduskunnan hyväksymisen. Näin ollen väliaikainen soveltaminen ei ole Suomen osalta mahdollista ennen eduskunnan hyväksyntää siltä osin kuin määräykset vaativat eduskunnan hyväksymistä. Pöytäkirjan muita kuin eduskunnan suostumusta edellyttäviä määräyksiä voidaan tietyn edellytyksin soveltaa väliaikaisesti (PeVL 16/2008 vp).

Pöytäkirjan 1 artikla sisältää määräykset sopimuksen 1 artiklaan lisättävistä uusista kohdista. Pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Pöytäkirjan 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

#### 4.2 Käsittelyjärjestys

Pöytäkirja ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisäl-

tyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Hallituksen käsityksen mukaan pöytäkirja voidaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

*eduskunta hyväksyisi Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden 25 ja 30 päivänä huhtikuuta 2007 allekirjoittaman lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan Luxemburgissa 24 päivänä kesäkuuta 2010 tehdyn pöytäkirjan siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.*

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

*Lakiehdotus*

## Laki

### **Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja pöytäkirjan soveltamisesta**

#### 1 §

Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden 25 ja 30 päivänä huhtikuuta 2007 allekirjoitetun lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan Luxemburgissa 24 päivänä kesäkuuta 2010 tehdyn pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### 2 §

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen pöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa.

---

Helsingissä 11 päivänä huhtikuuta 2013

**Pääministerin estyneenä ollessa, sosiaali- ja terveysministeri**

**PAULA RISIKKO**

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Sopimusteksti*

**Amerikan yhdysvaltojen  
sekä  
Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden  
25 ja 30 päivänä huhtikuuta 2007 allekir-  
joitetun lentoliikennesopimuksen  
muuttamista koskeva pöytäkirja**

AMERIKAN YHDYSVALLAT, jäljempä-  
nä 'Yhdysvallat',

sekä

BELGIAN KUNINGASKUNTA,

BULGARIAN TASAVALTA,

TŠEKIN TASAVALTA,

TANSKAN KUNINGASKUNTA,

SAKSAN LIITTOTASAVALTA,

VIRON TASAVALTA,

IRLANTI,

HELLEENIEN TASAVALTA,

ESPANJAN KUNINGASKUNTA,

RANSKAN TASAVALTA,

ITALIAN TASAVALTA,

KYPROKSEN TASAVALTA,

LATVIAN TASAVALTA,

LIETTUAN TASAVALTA,

LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUN-  
TA,

UNKARIN TASAVALTA,

**Protocol to amend the air transport agree-  
ment between the United States of Amer-  
ica and the European Community and its  
member states, signed on 25 and 30 April  
2007**

THE UNITED STATES OF AMERICA  
(hereinafter: "the United States"),  
of the one part;

and

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GER-  
MANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEM-  
BOURG,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

MALTA,	THE REPUBLIC OF MALTA,
ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,	THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
ITÄVALLAN TASAVALTA,	THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
PUOLAN TASAVALTA,	THE REPUBLIC OF POLAND,
PORTUGALIN TASAVALTA,	THE PORTUGUESE REPUBLIC,
ROMANIA,	ROMANIA,
SLOVENIAN TASAVALTA,	THE REPUBLIC OF SLOVENIA,
SLOVAKIAN TASAVALTA,	THE SLOVAK REPUBLIC,
SUOMEN TASAVALTA,	THE REPUBLIC OF FINLAND,
RUOTSIN KUNINGASKUNTA ja	THE KINGDOM OF SWEDEN,
ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA,	THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

jotka ovat Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen osapuolia ja Euroopan unionin jäsenvaltioita, jäljempänä 'jäsenvaltiot',

ja EUROOPAN UNIONI, jotka

HALUAVAT Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden 25 ja 30 päivänä maaliskuuta 2007 allekirjoitetulla lentoliikennesopimuksella, jäljempänä 'sopimus', luodun kehyksen pohjalta avata edelleen markkinoille pääsyä ja maksimoida kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmilla puolilla aiheutuvat hyödyt,

TÄYTTÄVÄT sopimuksen 21 artiklassa asetetun velvoitteen neuvotella pikaisesti toisen vaiheen sopimus, jolla edistetään tämän tavoitteen saavuttamista,

being parties to the Treaty on European Union and to the Treaty on the Functioning of the European Union and being Member States of the European Union (hereinafter: "the Member States"),

and the EUROPEAN UNION,  
of the other part;

INTENDING to build upon the framework established by the Air Transport Agreement between the United States and the European Community and its Member States, signed on 25 and 30 April 2007 (hereinafter referred to as "the Agreement"), with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic,

FULFILLING the mandate in Article 21 of the Agreement to negotiate expeditiously a second stage agreement that advances this goal,

TUNNUSTAVAT, että Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen muuttamisesta tehdyn Lissabonin sopimuksen tultua voimaan 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unioni on korvannut Euroopan yhteisön, jonka seuraaja se on, ja että mainitusta päivästä alkaen kaikkia sopimuksessa vahvistettuja Euroopan yhteisön oikeuksia ja velvollisuuksia ja kaikkia siinä olevia viittauksia Euroopan yhteisöön sovelletaan Euroopan unioniin,

ovat sopineet, että sopimusta muutetaan seuraavasti:

#### 1 artikla

##### *Määritelmät*

Muutetaan sopimuksen 1 artikla seuraavasti:

1. Lisätään 2 kohdan jälkeen uusi kohta seuraavasti:

"2 a 'kansalaisuuden selvittämisellä' sen toteamista, että lentoyhtiö, joka haluaa tarjota lentoliikennepalveluja tämän sopimuksen nojalla, täyttää 4 artiklassa esitetyt omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;"

2. Lisätään 3 kohdan jälkeen uusi kohta seuraavasti:

"3 a 'vaatimustenmukaisuuden selvittämisellä' sen toteamista, että lentoyhtiöllä, joka haluaa tarjota lentoliikennepalveluja tämän sopimuksen nojalla, on riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista tällaisen liikenteen harjoittamiseen ja se pystyy noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista säänteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;"

#### 2 artikla

*Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta ja kansalaisuutta koskevien viranomaispalvelusten vastavuoroinen tunnustaminen*

RECOGNISING that the European Union replaced and succeeded the European Community as a consequence of the entry into force on 1 December 2009 of the Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, and that as of that date, all the rights and obligations of, and all the references to, the European Community in the Agreement apply to the European Union,

have agreed to amend the agreement as follows:

#### Article 1

##### *Definitions*

of the Agreement shall be amended by:

1. inserting the following new definition after paragraph 2:

"2 bis "Citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement satisfies the requirements of Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;"

2. inserting the following new definition after paragraph 3:

"3 bis "Fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;"

#### Article 2

*Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship*

Lisätään 6 artiklan jälkeen uusi 6 a artikla seuraavasti:

"6 a artikla

*Lentoyhtiöiden vaatimustenmukaisuutta ja kansalaisuutta koskevien viranomaisselvitysten vastavuoroinen tunnustaminen*

1. Saatuaan jonkin sopimuspuolen lentoyhtiöltä liikennöintilupaa koskevan hakemuksen 4 artiklan mukaisesti toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten on tunnustettava ensin mainitun sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kyseisestä lentoyhtiöstä tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvitykset aivan kuin tällaiset selvitykset olisivat sen omien ilmailuviranomaisten tekemiä eivätkä ne saa tehdä asiassa muita lisäselvityksiä kuin jäljempänä a alakohdassa määrätään.

a) Jos saatuaan lentoyhtiöltä liikennöintilupaa koskevan hakemuksen tai annettuaan tällaisen luvan vastaanottavan sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on erityinen syy epäillä, että toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tekemästä selvityksestä huolimatta tämän sopimuksen 4 artiklassa asianmukaisten lupien myöntämiselle asetettuja ehtoja ei ole noudatettu, niiden on viipymättä ilmoitettava asiasta toisen sopimuspuolen viranomaisille ja perusteltava epäilynsä. Tällaisessa tapauksessa kumpi tahansa sopimuspuoli voi pyytää neuvotteluja, joihin olisi osallistuttava asianomaisten ilmailuviranomaisten edustajia, ja/tai pyytää tämän epäilyn kannalta merkityksellisiä lisätietoja. Näihin pyyntöihin on vastattava mahdollisimman nopeasti. Jos asiassa ei löydetä ratkaisua, kumpi tahansa sopimuspuoli voi antaa sen sekakomitean ratkaistavaksi.

b) Tämä artikla ei koske selvityksiä, jotka liittyvät turvallisuustodistuksiin tai lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusturvaan.

2. Kummankin sopimuspuolen on ilmoitettava etukäteen, jos mahdollista, tai mahdollisimman pian jälkikäteen toiselle sopimuspuolelle sekakomitean välityksellä kaikista merkittävistä muutoksista perusteisiin, joita se

A new Article 6 bis shall be inserted following Article 6 as follows:

"Article 6 bis

*Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship*

1. Upon receipt of an application for operating authorisation, pursuant to Article 4, from an air carrier of one Party, the aeronautical authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the aeronautical authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such a determination had been made by its own aeronautical authorities and not enquire further into such matters, except as provided for at subparagraph (a) below.

(a) If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the aeronautical authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the aeronautical authorities of the other Party, the conditions prescribed in Article 4 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which should include representatives of the relevant aeronautical authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee.

(b) This Article shall not apply to determinations in relation to safety certificates or licences; security arrangements; or insurance coverage.

2. Each Party shall inform the other in advance where practicable, and otherwise as soon as possible afterward, through the Joint Committee of any substantial changes in the criteria it applies in making the determina-



soveltaa edellä 1 kohdassa tarkoitettujen selvitysten tekemiseen. Jos vastaanottava sopimuspuoli pyytää neuvotteluja tällaisista muutoksista, ne on järjestettävä sekakomiteassa 30 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet muuta sovi. Jos vastaanottava sopimuspuoli katsoo tällaisten neuvottelujen jälkeen, etteivät toisen sopimuspuolen tarkistettut perusteet olisi riittäviä viranomais selvitysten vastavuroista tunnustamista varten, vastaanottava sopimuspuoli voi ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle, että se keskeyttää tilapäisesti 1 kohdan soveltamisen. Vastaanottava sopimuspuoli voi lopettaa tällaisen keskeytyksen milloin tahansa. Asiasta on ilmoitettava sekakomitealle."

tions referred to in paragraph 1 above. If the receiving Party requests consultations on any such change they shall be held in the Joint Committee within 30 days of such a request, unless the Parties agree otherwise. If, following such consultations, the receiving Party considers that the revised criteria of the other Party would not be satisfactory for the reciprocal recognition of regulatory determinations, the receiving Party may inform the other Party of the suspension of paragraph 1. This suspension may be lifted by the receiving Party at any time. The Joint Committee shall be informed accordingly."

## 3 artikla

*Ympäristö*

## Article 3

*Environment*

Poistetaan sopimuksen 15 artikla kokonaisuudessaan ja korvataan se seuraavasti:

Article 15 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

## "15 artikla

*Ympäristö*

## "Article 15

*Environment*

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelu on tärkeä osatekijä kehitettäessä kansainvälistä ilmailupolitiikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön ja että ympäristönsuojelutoimenpiteiden kustannuksia ja hyötyjä on syytä punnita huolellisesti, kun tällaista politiikkaa kehitetään ja tarvittaessa edistetään yhdessä maailmanlaajuisia ratkaisuja. Tämän mukaisesti sopimuspuolet aikovat toimia yhteistyössä rajoittaakseen tai vähentääkseen kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutuksia taloudellisesti järkevällä tavalla.

2. Kun sopimuspuoli harkitsee alueellisella, kansallisella tai paikallisella tasolla ehdotettuja ympäristötoimenpiteitä, sen olisi arvioitava niiden mahdollisia kielteisiä vaikutuksia tähän sopimukseen sisältyvien oikeuksien käyttöön, ja jos tällaisia toimenpiteitä toteutetaan, sen olisi toteutettava asianmukaisia toimia tällaisten kielteisten vaikutusten lieventämi-

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy, carefully weighing the costs and benefits of measures to protect the environment in developing such policy, and, where appropriate, jointly advancing effective global solutions. Accordingly, the Parties intend to work together to limit or reduce, in an economically reasonable manner, the impact of international aviation on the environment.

2. When a Party is considering proposed environmental measures at the regional, national, or local level, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects. At the request of a Party, the other

seksi. Kummankin sopimuspuolen on toisen sopimuspuolen pyynnöstä toimitettava kuvaus tällaisesta arvioinnista ja lieventävistä toimista.

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

4. Sopimuspuolet vahvistavat jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen sitoutumisen tasapainotetun toimintamallin periaatteen soveltamiseen.

5. Seuraavia määräyksiä sovelletaan uusien pakollisten meluun perustuvien toimintarajoitusten asettamiseen lentoasemilla, joilla on kalenterivuodessa yli 50 000 siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden operaatiota:

a) Sopimuspuolen vastuuviranomaisten on annettava mahdollisuus asianomaisten osapuolten näkemysten huomioon ottamiseen päätöksentekoprosessissa.

b) Ilmoitus uuden toimintarajoituksen käyttöön ottamisesta on tehtävä toiselle sopimuspuolelle vähintään 150 päivää ennen kyseisen toimintarajoituksen voimaantuloa. Kyseiselle toiselle sopimuspuolelle on pyynnöstä toimitettava viipymättä kirjallinen raportti, jossa selostetaan toimintarajoituksen käyttöön ottamisen syyt, lentoasemalle asetettu ympäristötavoite ja tämän tavoitteen saavuttamiseksi harkitut toimenpiteet. Raporttiin on sisällyttävä arviointi harkittujen toimenpiteiden todennäköisistä kustannuksista ja hyödyistä.

c) Toimintarajoitusten on oltava i) syrjimättömiä, ii) ainoastaan niin rajoittavia kun on tarpeen tietyille lentoasemalle asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi ja iii) muita kuin mielivaltaisia.

6. Sopimuspuolet hyväksyvät asiantuntijoiden välisen tietojenvaihdon ja säännöllisen vuoropuhelun ja edistävät sitä, etenkin ole-

Party shall provide a description of such evaluation and mitigating steps.

3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organization in annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed. The Parties shall apply any environmental measures affecting air services under this Agreement in accordance with Article 2 and Article 3(4) of this Agreement.

4. The Parties reaffirm the commitment of Member States and the United States to apply the balanced approach principle.

5. The following provisions shall apply to the imposition of new mandatory noise-based operating restrictions at airports which have more than 50000 movements of civil subsonic jet aeroplanes per calendar year.

(a) The responsible authorities of a Party shall provide an opportunity for the views of interested parties to be considered in the decision-making process.

(b) Notice of the introduction of any new operating restriction shall be made available to the other Party at least 150 days prior to the entry into force of that operating restriction. At the request of that other Party, a written report shall be provided without delay to that other Party explaining the reasons for introducing the operating restriction, the environmental objective established for the airport, and the measures that were considered to meet that objective. That report shall include the relevant evaluation of the likely costs and benefits of the various measures considered.

(c) Operating restrictions shall be (i) non-discriminatory; (ii) not more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport; and (iii) non-arbitrary.

6. The Parties endorse and shall encourage the exchange of information and regular dialogue among experts, in particular through

massa olevien viestintäkanavien kautta, yhteistyön tiivistämiseksi sovellettavien lakien ja määräysten kanssa yhteensopivalla tavalla, jotta kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutuksiin voidaan puuttua ja löytää lieventäviä ratkaisuja, kuten:

a) ympäristöä vähemmän kuormittavaa ilmailuteknologiaa koskeva tutkimus ja kehittäminen;

b) ilmailupäästöjen vaikutuksia koskevan tieteellisen tietämyksen parantaminen poliittisten päätösten tueksi;

c) ilmaliikenteen hallintaa koskevat innovaatiot, joilla pyritään vähentämään ilmailun ympäristövaikutuksia;

d) kestäviä vaihtoehtoisia lentopolttoaineita koskeva tutkimus ja kehittäminen; ja

e) ongelmia ja vaihtoehtoja koskeva näkemysten vaihto ilmailun ympäristövaikutuksia käsittelevillä kansainvälisillä foorumeilla ja tarvittaessa kantojen yhteensovittaminen.

7. Sekakomitean on sopimuspuolten pyynnöstä ja asiantuntijoiden avustamana laadittava suosituksia, joissa käsitellään sopimuspuolten toteuttamien ilmailun päästöihin liittyvien markkinapohjaisten toimenpiteiden mahdollista päällekkäisyyttä ja keskinäistä johdonmukaisuutta, jotta voidaan välttää kaksinkertaisia toimenpiteitä ja kustannuksia ja keventää lentoyhtiöiden hallintotaakkaa siinä määrin kuin se on mahdollista. Tällaisten suositusten täytäntöönpano edellyttää kummankin sopimuspuolen vaatimusten mukaista sisäistä hyväksyntää tai ratifiointia.

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

existing communication channels, to enhance cooperation, consistent with applicable laws and regulations, on addressing international aviation environmental impacts and mitigation solutions, including:

(a) research and development of environmentally friendly aviation technology;

(b) improvement of scientific understanding regarding aviation emissions impacts in order to better inform policy decisions;

(c) air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;

(d) research and development of sustainable alternative fuels for aviation; and

(e) exchange of views on issues and options in international fora dealing with the environmental effects of aviation, including the coordination of positions, where appropriate.

7. If so requested by the Parties, the Joint Committee, with the assistance of experts, shall work to develop recommendations that address issues of possible overlap between and consistency among market-based measures regarding aviation emissions implemented by the Parties with a view to avoiding duplication of measures and costs and reducing to the extent possible the administrative burden on airlines. Implementation of such recommendations shall be subject to such internal approval or ratification as may be required by each Party.

8. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection, including proposed new measures, raises concerns for the application or implementation of this Agreement, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate."

#### 4 artikla

*Sosiaalinen ulottuvuus*

#### Article 4

*Social Dimension*

Lisätään 17 artiklan jälkeen uusi 17 a artikla seuraavasti:

"17 a artikla

*Sosiaalinen ulottuvuus*

1. Sopimuspuolet tunnustavat sopimuksen sosiaalisen ulottuvuuden tärkeyden sekä hyödyt, joita aiheutuu, kun avoimiin markkinoihin yhdistyvät korkeat sosiaalistandardit. Sopimuksen luomien mahdollisuuksien tarkoituksena ei ole heikentää sopimuspuolten lakeihin sisältyviä työnormeja tai työntekoon liittyviä oikeuksia ja periaatteita.

2. Edellä 1 kohdan periaatteiden on ohjattava sopimuspuolia niiden pannessa sopimusta täytäntöön; tähän sisältyy sopimuksen sosiaalisten vaikutusten säännöllinen käsittely sekakomiteassa 18 artiklan mukaisesti sekä asianmukaisten ratkaisumallien kehittäminen perusteltuihin huolenaiheisiin."

5 artikla

*Sekakomitea*

Poistetaan sopimuksen 18 artiklan 3, 4 ja 5 kohta kokonaisuudessaan ja korvataan ne seuraavasti:

"3. Sekakomitea tarkastelee tarvittaessa sopimuksen täytäntöönpanoa kokonaisuutena, mukaan lukien lentoliikennealan infrastruktuurirajoitusten vaikutukset 3 artiklassa määriteltujen oikeuksien käyttöön, 9 artiklan mukaisesti toteutettujen turvatoimien vaikutukset, vaikutukset kilpailuedellytyksiin, myös tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien osalta, sekä sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvät mahdolliset sosiaaliset vaikutukset. Sekakomitea käsittelee myös jatkuvasti yksittäisiä kysymyksiä tai ehdotuksia, joiden kumpi tahansa sopimuspuoli katsoo vaikuttavan tai voivan vaikuttaa sopimuksen nojalla harjoitettavaan liikenteeseen, kuten ristiriitaisia viranomaisvaatimuksia.

4. Sekakomitea kehittää myös yhteistyötä

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

A new Article 17 bis shall be inserted following Article 17 as follows:

"Article 17 bis

*Social Dimension*

1. The Parties recognise the importance of the social dimension of the Agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties' respective laws.

2. The principles in paragraph 1 shall guide the Parties as they implement the Agreement, including regular consideration by the Joint Committee, pursuant to Article 18, of the social effects of the Agreement and the development of appropriate responses to concerns found to be legitimate."

Article 5

*The Joint Committee*

Paragraphs 3, 4, and 5 of Article 18 of the Agreement shall be deleted in their entirety and replaced with the following:

"3. The Joint Committee shall review, as appropriate, the overall implementation of the Agreement, including any effects of aviation infrastructure constraints on the exercise of rights provided for in Article 3, the effects of security measures taken pursuant to Article 9, the effects on the conditions of competition, including in the field of Computer Reservation Systems, and any social effects of the implementation of the Agreement. The Joint Committee shall also consider, on a continuing basis, individual issues or proposals that either Party identifies as affecting, or having the potential to affect, operations under the Agreement, such as conflicting regulatory requirements.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to

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

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

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

e) kehittämällä sopimuspuolten pyynnöstä järjestelyjä viranomais selvitysten vastavuoroista tunnustamista varten;

f) edistämällä yhteistyötä sopimuspuolten asianomaisten viranomaisten välillä niiden ilmaliikenteen hallintajärjestelmien kehittämiseksi siten, että näiden järjestelmien yhteentoimivuus ja yhteensopivuus on mahdollisimman hyvä, sekä kustannusten pienentämiseksi ja järjestelmien turvallisuuden, kapasiteetin ja ympäristönsuojelullisen tason parantamiseksi;

g) edistämällä yhteisiä hankkeita ja aloitteita koskevien ehdotusten kehittämistä lentoturvallisuuden alalla, myös kolmansien maiden kanssa;

h) edistämällä jatkuvaa tiivistä yhteistyötä ilmailun turvaamisesta vastaavien sopimuspuolten asianomaisten viranomaisten välillä, mukaan luettuina aloitteet sellaisten turvamenettelyjen kehittämiseksi, joilla sujuvoitetaan matkustajien ja rahdin liikkumista turvallisuutta vaarantamatta;

i) tarkastelemalla, voivatko sopimuspuolten lait, määräykset ja käytännöt yleissopimuksen liitteen 9 (Lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen) soveltamisalaan kuuluvilla aloilla vaikuttaa tästä sopimuksesta johtuvien oikeuksien käyttöön;

j) edistämällä asiantuntijatasoisen tietojenvaihtoa uusista lainsäädäntöaloitteista ja lainsäädännön kehittymisestä, mukaan luettuna lentoturvallisuus, ilmailun turvaaminen, ympäristö, lentoliikennealan infrastruktuuri (mukaan luettuina lähtö- ja saapumisajat) sekä kuluttajansuoja;

k) edistämällä tarvittaessa neuvonpitoa lentoliikennekysymyksissä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä ja kolmansien maiden kanssa, mukaan lukien mahdollisuus hy-

the Agreement;

(b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(c) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;

(d) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;

(e) developing, where requested by the Parties, arrangements for the reciprocal recognition of regulatory determinations;

(f) fostering cooperation between the respective authorities of the Parties in efforts to develop their respective air traffic management systems with a view toward optimising the interoperability and compatibility of those systems, reducing costs, and enhancing their safety, capacity, and environmental performance;

(g) promoting the development of proposals for joint projects and initiatives in the field of aviation safety, including with third countries;

(h) encouraging continued close cooperation among the relevant aviation security authorities of the Parties, including initiatives to develop security procedures that enhance passenger and cargo facilitation without compromising security;

(i) considering whether the Parties' respective laws, regulations, and practices in areas covered by Annex 9 to the Convention (Facilitation) may affect the exercise of rights under this Agreement;

(j) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), and consumer protection;

(k) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations and in relations with third countries, including consideration of

väksyä yhteinen lähestymistapa; ja

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

5. Sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on maksimoida hyödyt kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmin puolin ulottamalla tämä sopimus koskemaan kolmansiä maita. Tätä varten sekakomitea tarkastelee tarvittaessa edellytyksiä ja menettelyjä, mukaan lukien tämän sopimuksen tarvittavat muutokset, jotka olisivat tarpeen muiden kolmansien maiden sopimukseen liittymistä varten."

#### 6 artikla

##### *Mahdollisuuksien laajentaminen edelleen*

Poistetaan sopimuksen 21 artikla kokonaisuudessaan ja korvataan se seuraavasti:

#### "21 artikla

##### *Mahdollisuuksien laajentaminen edelleen*

1. Sopimuspuolet sitoutuvat yhteiseen tavoitteeseen poistaa markkinoille pääsyn esteet, jotta voidaan maksimoida kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmin puolin aiheutuvat hyödyt, muun muassa parantamalla lentoyhtiöidensä pääsyä maailmanlaajuisille pääomamarkkinoille maailmanlaajuisen ilmailualan realiteettien ottamiseksi paremmin huomioon, vahvistamalla transatlanttista lentoliikennejärjestelmää ja luomalla puitteet, joilla kannustetaan muita maita avaamaan omat lentoliikennemarkkinansa.

2. Edellä 1 kohdassa esitetyn yhteisen tavoitteen mukaisesti ja täyttäessään 18 artiklan mukaisen velvollisuutensa valvoa sopimuksen täytäntöönpanoa sekakomitea arvioi vuosittain kehitystä myös tässä artikkelissa tarkoitettujen lainsäädännön muutosten osalta. Sekakomitea kehittää tähän liittyvän yhteistyöprosessin, johon sisältyy asianmukaisten suositusten antaminen sopimuspuolille. Euroopan unioni ja sen jäsenvaltiot sallivat lentoyh-

whether to adopt a joint approach; and

(1) taking, on the basis of consensus, the decisions to which paragraph 3 of Article 1 of Annex 4 and paragraph 3 of Article 2 of Annex 4 refer.

5. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall consider, as appropriate, the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for additional third countries to accede to this Agreement."

#### Article 6

##### *Further Expansion of Opportunities*

Article 21 shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

#### "Article 21

##### *Further Expansion of Opportunities*

1. The Parties commit to the shared goal of continuing to remove market access barriers in order to maximise benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic, including enhancing the access of their airlines to global capital markets, so as better to reflect the realities of a global aviation industry, the strengthening of the transatlantic air transportation system, and the establishment of a framework that will encourage other countries to open up their own air services markets.

2. Pursuant to the shared goal in paragraph 1, and in fulfilling its responsibilities pursuant to Article 18 to oversee implementation of this Agreement, the Joint Committee shall review annually developments, including towards the legislative changes referred to in this Article. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in this regard including appropriate recommendations to the Parties. The European Union and its

tiöidensä osake-enemmistön ja tosiasiallisen määräysvallan olevan Yhdysvaltojen tai sen kansalaisten hallussa vastavuoroisesti, kun sekakomitea on vahvistanut, että Yhdysvaltojen lait ja määräykset sallivat sen lentoyhtiöiden osake-enemmistön ja tosiasiallisen määräysvallan olevan jäsenvaltioiden tai niiden kansalaisten hallussa.

3. Kun sekakomitea on antanut 18 artiklan 6 kohdan mukaisesti kirjallisen vahvistuksen siitä, että molempien sopimuspuolten lait ja määräykset sallivat sopimuspuolen lentoyhtiöiden osake-enemmistön ja tosiasiallisen määräysvallan olevan toisen sopimuspuolen tai sen kansalaisten hallussa:

a) Sopimuksen liitteessä 1 oleva 3 jakso lakkaa olemasta voimassa;

b) Yhdysvaltojen lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa matkustaja- ja yhdistelmäreitillä kienettä Euroopan unionissa ja sen jäsenvaltioissa ja viidessä maassa sijaitsevien paikkojen välillä kulkematta Yhdysvaltojen alueella olevan paikan kautta. Sekakomitea määrittää nämä maat vuoden kuluessa tämän pöytäkirjan allekirjoittamisesta. Sekakomitea voi muuttaa näiden maiden luetteloa tai lisätä maiden määrää; ja

c) Sopimuksen liitteessä 4 olevan 2 artiklan teksti (Kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistusoikeudet ja määräysvalta) lakkaa olemasta voimassa ja sopimuksen liitteen 6 teksti tulee voimaan sen sijasta Yhdysvaltojen tai sen kansalaisten omistuksessa tai määräysvallassa olevien kolmansien maiden lentoyhtiöiden osalta.

4. Kun sekakomitea on antanut 18 artiklan 6 kohdan mukaisesti kirjallisen vahvistuksen siitä, että Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden laeissa ja määräyksissä, jotka koskevat meluun perustuvien toimintarajoitusten asettamista lentoasemilla, joilla on vuodessa yli 50 000 siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden operaatiota, säädetään, että Euroopan komissiolla on oikeus arvioida prosessi ennen tällaisten toimenpiteiden hyväksymistä ja, jos komissio katsoo, ettei asianmukaisia menettelyjä ole noudatettu sovellettavien velvoitteiden mukaisesti, ryhtyä tällaisessa tapauksessa asianmukaisiin oikeudellisiin toimiin kyseisten toimenpiteiden osalta ennen niiden hyväksymistä:

Member States shall allow majority ownership and effective control of their airlines by the United States or its nationals, on the basis of reciprocity, upon confirmation by the Joint Committee that the laws and regulations of the United States permit majority ownership and effective control of its airlines by the Member States or their nationals.

3. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of each Party permit majority ownership and effective control of its airlines by the other Party or its nationals:

(a) Section 3 of Annex 1 to the Agreement shall cease to have effect;

(b) airlines of the United States shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the European Union and its Member States and five countries, without serving a point in the territory of the United States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and

(c) the text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement ("Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by the United States or its nationals.

4. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of the European Union and its Member States with regard to the imposition of noise-based operating restrictions at airports having more than 50000 annual movements of civil subsonic jet aeroplanes provide that the European Commission has the authority to review the process prior to the imposition of such measures, and, where it is not satisfied that the appropriate procedures have been followed in accordance with applicable obligations, to take in that case, prior to their imposition, appropriate legal action regarding the measures in question:

a) Euroopan unionin lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa matkustaja- ja yhdistelmäreitiliikennettä Yhdysvalloissa ja viidessä muussa maassa sijaitsevien paikkojen välillä kulke-matta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden alueella olevan paikan kautta. Sekakomitea määrittää nämä maat vuoden kuluessa tämän pöytäkirjan allekirjoittamisesta. Sekakomitea voi muuttaa näiden maiden luetteloa tai lisätä maiden määrää; ja

b) Sopimuksen liitteessä 4 olevan 2 artiklan teksti (Kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistusoikeudet ja määräysvalta) lakkaa olemasta voimassa ja sopimuksen liitteen 6 teksti tulee voimaan sen sijasta jäsenvaltioiden tai niiden kansalaisten omistuksessa tai määräysvallassa olevien kolmansien maiden lentoyhtiöiden osalta.

5. Kun sekakomitea on antanut kirjallisen vahvistuksen siitä, että sopimuspuoli on täyttänyt kyseiseen sopimuspuoleen sovellettavat 3 ja 4 kohdan ehdot, kyseinen sopimuspuoli voi pyytää korkean tason neuvotteluja tämän artiklan täytäntöönpanosta. Neuvottelut on aloitettava 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet muuta sovi. Sopimuspuolten on pyrittävä kaikin tavoin ratkaisemaan asiat, joiden osalta neuvotteluja on pyydetty. Jos neuvotteluja pyytänyt sopimuspuoli ei ole tyytyväinen neuvottelujen tulokseen, kyseinen sopimuspuoli voi ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse päätöksestään, ettei yksikään toisen sopimuspuolen lentoyhtiö voi liikennöidä lisävuoroja tai tulla uusille markkinoille tämän sopimuksen nojalla. Tällainen päätös tulee voimaan 60 päivän kuluttua sen ilmoittamispäivästä. Toinen sopimuspuoli voi tämän ajan kuluessa päättää, ettei yksikään ensimmäisen sopimuspuolen lentoyhtiö voi liikennöidä lisävuoroja tai tulla uusille markkinoille tämän sopimuksen nojalla. Tällainen päätös tulee voimaan samana päivänä kuin ensimmäisen sopimuspuolen päätös. Tällainen sopimuspuolen tekemä päätös voidaan perua sopimuspuolten sopimuksella, joka on vahvistettava kirjallisesti sekakomiteassa."

(a) airlines of the European Union shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the United States and five additional countries, without serving a point in the territory of the European Union and its Member States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and

(b) the text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement ("Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by Member States or their nationals.

5. Following written confirmation by the Joint Committee that a Party has met the conditions of paragraphs 3 and 4 that are applicable to that Party, that Party may request high-level consultations regarding the implementation of this Article. Such consultations shall commence within 60 days of the date of delivery of the request, unless otherwise agreed by the Parties. The Parties shall make every effort to resolve the matters referred to consultation. If the Party requesting consultations is dissatisfied with the outcome of the consultations, that Party may give notice in writing through diplomatic channels of its decision that no airline of the other Party shall operate additional frequencies or enter new markets under this Agreement. Any such decision shall take effect 60 days from the date of notification. Within that period, the other Party may decide that no airline of the first Party shall operate additional frequencies or enter new markets under the Agreement. Such a decision shall take effect on the same day as the decision by the first Party. Any such decision by a Party may be lifted by agreement of the Parties, which shall be confirmed in writing by the Joint Committee."



## 7 artikla

*Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyt*

Poistetaan sopimuksen liite 3 kokonaisuudessaan ja korvataan se seuraavasti:

## "Liite 3

Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyt

Yhteisön lentoyhtiöillä on oikeus kuljettaa matkustajia ja rahtia reitti- ja tilauslennoilla, joiden osalta Yhdysvaltojen muu kuin puolustushallinnon alan ministeriö, virasto tai muu hallintoelin:

1) hankkii kuljetuksen itseään varten tai toteuttaa järjestelyä, jonka mukaisesti hallitus maksaa kuljetuksen tai maksu suoritetaan hallituksen käyttöön osoitetuista määrärahoista; tai

2) järjestää kuljetuksen toiseen maahan tai toisen maan puolesta tai kansainvälisen tai muun järjestön puolesta korvauksetta, ja kyseinen kuljetus tapahtuu:

a) minkä tahansa Yhdysvalloissa sijaitsevan kohteen ja minkä tahansa Yhdysvaltojen ulkopuolella sijaitsevan kohteen välillä siinä määrin kuin tällainen kuljetus on sallittu 3 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla, lukuun ottamatta –sellaisten matkustajien osalta, jotka voivat matkustaa kaupunkiparia koskevaan sopimushintaan – kohteita, joiden välillä on voimassa kaupunkiparia koskeva sopimushinta; tai

b) minkä tahansa kahden kohteen välillä Yhdysvaltojen ulkopuolella.

Tätä liitettä ei sovelleta puolustusministerin tai jostakin puolustushaarasta vastaavan ministerin hankkimaan tai rahoittamaan kuljetukseen."

## 8 artikla

*Liitteet*

Tämän pöytäkirjan lisäyksen teksti liitetään sopimukseen sen liitteeksi 6.

## Article 7

*US Government Procured Transportation*

Annex 3 to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

## "ANNEX 3

Concerning US Government Procured Transportation

Community airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a US Government civilian department, agency, or instrumentality:

(1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government; or

(2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organisation without reimbursement, and that transportation is:

(a) between any point in the United States and any point outside the United States, to the extent such transportation is authorised under subparagraph 1(c) of Article 3, except – with respect to passengers who are eligible to travel on city-pair contract fares – between points for which there is a city-pair contract fare in effect; or

(b) between any two points outside the United States.

This Annex shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department."

## Article 8

*Annexes*

The text of the Attachment to this Protocol shall be appended to the Agreement as Annex 6.

## 9 artikla

*Väliaikainen soveltaminen*

1. Sopimuspuolet soveltavat tätä pöytäkirjaa väliaikaisesti, siinä määrin kuin se on mahdollista sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla, pöytäkirjan allekirjoituspäivästä sen voimaantuloon asti.

2. Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestä, jonka mukaan se ei enää aio soveltaa tätä pöytäkirjaa. Tällaisessa tapauksessa tämän pöytäkirjan soveltaminen päättyy keskiyöllä (GMT) sen Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei ilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä. Jos sopimuksen väliaikainen soveltaminen lakkaa sopimuksen 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti, myös tämän pöytäkirjan soveltaminen lakkaa samanaikaisesti.

## 10 artikla

*Voimaantulo*

Tämä pöytäkirja tulee voimaan myöhäisempänä seuraavista ajankohdista:

1. sopimuksen voimaantulopäivänä, tai

2. kuukauden kuluttua viimeisimmän sellaisen diplomaattisen nootin päiväyksestä, jolla sopimuspuolet vahvistavat, että kaikki tämän pöytäkirjan voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen.

Tätä noottienvaihtoa varten Euroopan unionille ja sen jäsenvaltioille osoitetut diplomaattiset nootit on toimitettava Euroopan unionille, tai, tapauksen mukaan, Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden puolesta nootit toimittaa Euroopan unioni. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden nootin tai noottien on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän pöytäkirjan voimaantulon edellyttämät menettelyt.

## Article 9

*Provisional Application*

1. Pending its entry into force, the Parties agree to provisionally apply this Protocol, to the extent permitted under applicable domestic law, from the date of signature.

2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of a decision to no longer apply this Protocol. In that event, application of this Protocol shall cease at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification, unless notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the event that provisional application of the Agreement ceases pursuant to paragraph 2 of Article 25 of the Agreement, provisional application of this Protocol shall cease simultaneously.

## Article 10

*Entry into Force*

This Protocol shall enter into force on the later of:

1. the date of entry into force of the Agreement; and

2. one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

For purposes of this exchange of diplomatic notes, diplomatic notes to or from the European Union and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Union. The diplomatic note or notes from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Pöytäkirjan lisäys

LIITE 6

Kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistusoikeudet ja määräysvalta

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

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

3. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa käyttää kolmannen maan kanssa tehtyihin lentoliikennejärjestelyihin perustuvia oikeuksia kyseisen kolmannen maan lentoyhtiöiden liikennöintilupien tai muiden lupien epäämiseksi, peruuttamiseksi kokonaan tai tilapäisesti tai niiden rajoittamiseksi sillä perusteella, että kyseisen lentoyhtiön tosiasiallinen määräysvalta kuuluu toiselle sopimuspuolelle, sen kansalaisille tai molemmille, sillä edellytyksellä, että kyseinen kolmas maa on luonut lentoliikennealalla hyvät yhteistyösuhteet molempiin sopimuspuoliin.

4. Sekakomitea ylläpitää luetteloa kolman-

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Attachment to the Protocol

ANNEX 6

Ownership and Control of Third Country Airlines

1. Neither Party shall exercise any available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that substantial ownership of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both.

2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airline of the Principality of Liechtenstein, the Swiss Confederation, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, or any country in Africa that is implementing an Open-Skies air services agreement with the United States as of the date of signature of this Agreement, on the grounds that effective control of that airline is vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both.

3. Neither Party shall exercise available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that effective control of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both, provided that the third country in question has established a record of cooperation in air services relations with both Parties.

4. The Joint Committee shall maintain an

sista maista, joiden molemmat sopimuspuolet katsovat luoneen hyvät yhteistyösuhteet lentoliikenteen alalla.

inventory of third countries that are considered by both Parties to have established a record of cooperation in air services relations.

#### Yhteinen julistus

#### Joint Declaration

Yhdysvaltojen sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden edustajat vahvistivat, että Brysselissä 25 päivänä maaliskuuta 2010 parafoitu Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja on määrä saattaa todistusvoimaiseksi muilla kielillä siten kuin määrätään joko kirjeenvaihdolla ennen pöytäkirjan allekirjoittamista tai sekakomitean päätöksellä pöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen.

Representatives of the United States and of the European Union and its Member States confirmed that the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, initialled in Brussels on 25 March 2010, is to be authenticated in other languages, as provided either by Exchange of Letters, before signature of the Protocol, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Protocol.

Tämä yhteinen julistus on pöytäkirjan erottamaton osa.

This Joint Declaration is an integral part of the Protocol.

Yhdysvaltojen puolesta:

For the United States:

John Byerly (allekirjoitus)  
25 päivänä maaliskuuta 2010

John Byerly (signed)  
25 March 2010

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden puolesta:

For the European Union and its Member States:

Daniel Calleja (allekirjoitus)  
25 päivänä maaliskuuta 2010

Daniel Calleja (signed)  
25 March 2010