

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Kuwaitin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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 niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta.

Sopimuksen mukaisesti lentoliikenne Suomen ja Kuwaitin välillä olisi täysin va-

paata eli määrällisiä tai reittirajoituksia ei olisi kummankaan maan nimeämille lentoyhtiöille.

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYS	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	4
5 ASIAN VALMISTELU	4
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	12
3 VOIMAANTULO	12
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS	13
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä	13
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset	14
4.3 Käsittelyjärjestys	17
LAKIEHDOTUS	18
lentoliikenteestä Kuwaitin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	18
SOPIMUSTEKSTI	19
LIITE	43

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Kuwaitin välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä, eikä säännöllistä lentoliikennettä Kuwaitiin ole ollut.

Maan pääkaupungin Kuwaitin kansainvälisen lentoaseman kautta kulki vuonna 2011 lähes 8,5 miljoonaa matkustajaa. Lentoasema on laajennettu viime vuosina merkittävästi. Kuwaitin tärkeimmät lentoyhtiöt ovat Kuwait Airways Corporation, Jazeera Airways Company, Kuwait National Airways sekä "Load Air" International Cargo Airlines Company.

Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Kuwaitin kanssa. Kaikilla Euroopan unionin jäsenvaltioilla on kahdenvälinen lentoliikennesopimus Kuwaitin kanssa, lukuun ottamatta Baltian maita sekä Portugalia ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa.

Jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä sopimuksen kattamalla alalla.

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 muu-

tettava 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 sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa 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 vakiolausekkeita, 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 Kuwaitin välisen neuvottelutuloksen 15 päivänä lokakuuta 2009.

Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Eu-

roopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1—5, 7—13, 15—22 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohteisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitetaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan.

4 Esityksen vaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Lentoliikenteen Suomen ja Kuwaitin 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 Kuwait neuvottelivat lentoliikennesopimuksesta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n lentoliikennesopimuskonferenssin yhteydessä 30 päivänä syyskuuta 2009. Sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 15 päivänä lokakuuta 2009. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 9 päivänä syyskuuta 2011. Sopimus allekirjoitettiin Suomen puolesta Kuwaitissa 8 päivänä helmikuuta 2012.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksestä on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, puolustusministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Matkailun edistämiskeskuselta, Keskuskauppakamarilta, Finavia Oyj:lta sekä suomalaisilta lentoyhtiöiltä.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan, että sopimuksen 6 artiklaa koskevia yksityiskohtaisia perusteluja täydennetään siten, että niissä mainitaan arvonlisäverolain (1501/1993) kansainväliseen kauppaan liittyvä 70 § sekä 94 §. Lisäksi valtiovarainministeriö esitti täydennyksiä unionin ja jäsenvaltion toimivaltaa koskevaan alajaksoon 4.1 asetusten 2913/92 ja 1186/2009 (neuvoston asetus), 2454/93 (komission asetus) osalta, sekä neuvoston valmisteveroja koskevaan direktiiviin 2008/118/EY. Lisäksi valtiovarainministeriö esitti alajaksossa 4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset 6 artiklan lainsäädännön alaan kuulumista koskevan virkkeen poistamista, siltä osin kuin se koskee arvonlisäverolain 70 §:ää. Esitetyt lisäykset ja poisto on huomioitu hallituksen esityksessä.

Ulkoasiainministeriö esitti täydennyksiä luonnoksen 2 jaksoon (Lakiehdotuksen perustelut) muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Voimaantulon osalta ulkoasiainministeriö esitti, että yksityiskohtaisten perusteluiden

osalta 22 artiklaa täsmennetään siten, että sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu. Vastaava korjaus esitettiin jaksoon 1 siltä osin kuin se koskee 22 artiklaa. Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä -jaksoon esitettiin, että PeVL 7/2012 vp koskevaa viittausta täsmennetään siten, että sopimukseen sitoutuminen – edellyttäen että toimitaan unionin valtuutuksen puitteissa – on niin ikään kokonaan Suomen päätettävissä. Lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten osalta ulkoasiainministeriö esittää viittausta PeVL 24/2001 vp lisäämistä alajaksoon 4.2. sekä sopimuksen 15 artiklan 3 kohdan mukaisen sopimuksen liitteen muuttamista koskevan kirjauksen poistamista, koska mainittu PeVL:n lausunto sopimuksentekovaltuuden delegoinnista ei koske delegointia viranomaiselle, vaan kansainväliselle toimielimelle. Esityksen pääasiallisen sisällön osalta todetaan, että sopimus on luonteeltaan tavanomainen kahdenvälinen lentoliikennesopimus. Esitetään kirjauksen täsmentämistä siten, että kyseessä on EU:n ulkosuhdeasetukseen perustuva sopimus. Esityksestä esitetyt huomiot on otettu huomioon hallituksen esityksessä.

Oikeusministeriön mukaan jaksossa 1 Sopimuksen sisältö ja suhde Suomen lainsäädäntöön, tulee tehdä kattavammin selkoa sopimusmääräysten suhteesta Suomen lainsäädäntöön. Esityksen tavoitteiden ja keskeisten ehdotusten osalta olisi täsmennettävä, että sopimusta ei saateta kokonaisuudessaan voimaan blankettilailla, vaan ainoastaan siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Alajakssossa 4.1 Toimivallanjako EU:n ja jäsenvaltion välillä tulisi, Lissabonin sopimuksen voimaantulosta johtuen, puhua ainoastaan sekasopimuksista sen sijaan että puhutaan jaetun toimivallan sopimuksesta. Lisäksi jaksossa 4.1 tulee puhua sopimuksesta, joka sisältää Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten osalta luonnoksen 4.2 alajakssossa tulee tarkistaa 1 §:n sanamuotoa. 3 ja 4 artiklojen toimivaltaa koskeva lause tulee poistaa koska toimivaltaa käsitellään alajakssossa 4.1. Lisäksi 5 artiklan kuuluminen lainsäädännön alaan tulee perustella. Sopimuksen 15 artiklan 3 kohtaa kos-

keva viittaus PeVL 19/2010 vp tulee poistaa, koska se koskee sopimuksentekovaltan delegoimista kansainväliselle järjestölle. Sopimuksen 16 artiklan perusteluista tulee selkeästi ilmetä onko kyse pakollisesta ja sitovasta riitojenratkaisumenettelystä ja yksilöidä 16 artiklaa koskevat määräykset. 16 artiklassa tulee lisäksi puhua sääätämisyjärjestyksen sijaan käsittelyjärjestyksestä. Käsittelyjärjestyksestä koskevassa jaksossa viitataan perustuslakivaliokunnan lausuntoon PeVL 7/2012 vp. Virkettä tulee täsmentää siten, että siitä käy ilmi, että valiokunnan mukaan pöytäkirjan hyväksymisestä voitiin päättää äänten enemmistöllä ja lakiehdotus käsitellä tavallisen lain sääätämisyjärjestyksessä. Lisäksi jaksoon tulee lisätä maininta siitä, että valiokunta otti ensimmäistä kertaa kantaa ulkosuhdemekanismilla hyväksytyyn sopimukseen ja että käsillä oleva sopimus on tehty mainitun mekanismin puitteissa. Oikeusministeriö esitti myös muutamia esitysteknisiä huomioita. Oikeusministeriön esittämät huomiot on otettu huomioon hallituksen esityksessä.

Puolustusministeriö esitti yksityiskohtaisissa perusteluissa alajakssossa 4.2 lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten osalta, että termi yksilö korvattaisiin termillä lentoyhtiö. Lainsäädännön alaan kuulumista on kuitenkin vakiintuneesti perusteltu esimerkiksi jos määräys koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita (esim. PeVL 4/1998 vp). Näin ollen perustetta ei ole katsottu aiheelliseksi täsmentää.

Sisäasiainministeriön mukaan sopimuksen 5 artiklan 2 kohta tarkoittaa rajavartiolaitoksen osalta Suomea velvoittavien Schengenin rajasäännösten soveltamista (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 562/2006). Lisäksi sopimuksen 5 artiklan 3 kohdassa käytettyä käsitettä välitön läpikulumatka ei ole määritelty Schengenin rajasäännöstössä. Sisäasiainministeriön näkemyksen mukaan sillä voidaan tarkoittaa ainoastaan sellaista matkaa, joka jatkuu Suomesta välittömästi edelleen Schengen-alueen ulkopuolelle. Tällaisella välittömällä läpikulumatkalla olevaan matkustajaan ei yleensä kohdisteta rajavalvontaa. Sen sijaan läpikulumatka Suomen kautta toiseen Schengen valtion edellyttää, Schengenin rajasäännösten VI liitteen 2 kohdan mukaan, perusteelli-

sen tulotarkastuksen tekemistä kolmannen maan kansalaisille. Tällaisissa tapauksissa matkustajille ei enää tehdä rajatarkastuksia

määränpäässä. Sisäasiainministeriön esittämät ehdotukset eivät aiheuttaneet täsmennystarpeita hallituksen esitykseen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

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

Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohdan a-alakohhta ja 4 artiklan 1 kohdan a-alakohhta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 9 artikla sekä 12 artiklan 9 kohta ja 13 artiklan 3 kohta perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

1 artikla. Määritelmät. Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Sopimuksessa tarkoitetaan:

”ilmailuviranomaisella” Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Kuwaitin osalta Directorate General of Civil Aviationia ja muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan näiden ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

”sopimuksella” nyt puheena olevaa sopimusta, sen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia;

”yleissopimuksella” 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;

”nimetyillä lentoyhtiöillä” tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

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

”käyttömaksulla” lentoyhtiöiltä perittävää maksua lentoasema-alueen tai -laitteiden, lennonvarmistuslaitteiden tai -palvelujen, ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden käytöstä.

Lisäksi todetaan, että ”alueen”, ”lentoliikenteen”, ”kansainvälisen lentoliikenteen”, ”lentoyhtiön” (lentoliikenneyrityksen) ja ”laskeutumisen ilman kaupallista tarkoitusta” käsitteet on määritelty yleissopimuksessa.

2 artikla. Oikeuksien myöntäminen. Artiklassa määritellään kummankin osapuolen liikenteenharjoittajille myönnettävät oikeudet. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet myöntävät lentoyhtiöille oikeuden lentää alueensa yli ilman välilaskua ja laskeutua ilman kaupallista tarkoitusta. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet myöntävät toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Artiklan 3 kohdan mukaan nimetyillä lentoyhtiöillä on sopimuksen mukaista liikennettä harjoittaessaan oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansain-

välisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen. Artiklan 4 kohdan mukaan nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin, yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita käyttämällä yhteistä reittitunnusta (code-share), liikennöidä kaikkiin välillä oleviin paikkoihin ja kaikkiin määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin, jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin, tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella, sekä kuljettaa kauttakululiikennettä toisen osapuolen alueen läpi ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa. Artiklan 5 kohdan mukaan nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä ilman ilma-alusten tyyppin ja lukumäärän muuttamista koskevia rajoituksia. Artiklan 6 kohdan mukaan artiklan 1 kohdan määräykset eivät oikeuta nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella. Kaupallisesta ilmailukuljetuksesta on säännelty ilmailulain (1194/2009) 8 luvussa. Ilmailulain 73 §:ssä säännellään säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä ja 76 §:ssä ylilennoista.

3 artikla. *Nimeäminen ja lupien antaminen.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla osapuolet voivat nimetä lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmoitettava toiselle osapuolelle diplomaattiteitse. Artiklan 2 kohta sisältää määräykset niistä ehdoista, jotka lentoyhtiöiden on täytettävä saadakseen asianmukaiset luvat liikennöintiin. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovittuun liikenteeseen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain 8 luvussa.

4 artikla. *Luvan peruuttaminen.* Artiklan mukaan osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöintilupaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen on osapuolilla oikeus luvan peruuttamiseen. 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.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, on sovellettava toisen osapuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoyhtiöön. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muutttoa ja maahan muutttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella. Artiklan 3 kohdan mukaan välittömällä läpikulmatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Rajoitus ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojä, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuoli ei saa antaa omalle lentoyhtiölleen tai millekään muulle lentoyhtiölle etuoikeuksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

6 artikla. *Vapautus verosta, tulleista ja muista maksuista.* Artiklan 1 kohta sisältää

määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero- tulli- ja maksuvapauksista ilma-alusten, niiden vakiovarusteiden, varaosien, poltto- ja voiteluaineiden sekä varastojen osalta. Edellytyksenä on, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai käytetään tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella. Artiklan 2 kohdan mukaan veroista, tulleista ja maksuista ovat vastavuoroisuuden perusteella vapautettuja myös alakohdissa a–d mainitut varastot, osat, tarvikkeet ja tuotteet. Artiklan 3 kohdan mukaan 2 kohdassa tarkoitettut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisen antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti. Artiklan 5 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahiti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin. Artiklan 6 kohdan mukaan artiklassa määrätyt poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen osapuolen nimetyt lentoyhtiöt ovat sopineet artiklan 1 ja 2 kohdissa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset. Arvonlisäverolain (1501/1993) kansainvälisen kaupan liittyvää verottomuutta koskevassa 70 §:ssä on säädetty muun muassa ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja ilma-aluksella tapahtuvan myynnin verottomuudesta. Lain 94 §:ssä on säädetty muun muassa ilma-aluksen, varaosien ja varusteiden sekä lentoliikennetoiminnassa käytettävien maa- ja turvalaitteiden, opetusvälineiden, asiakirjojen ja lomakkeiden maahantuonnin verottomuudesta.

7 artikla. Kapasiteettimääräykset. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on annettava

lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoittamiseen. Artiklan 2 kohdan mukaan lentoyhtiöllä on oikeus määritellä lentoliikenteen tiheys ja kapasiteetti markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuoli ei saa yksipuolisesti asettaa liikennemääriä tai vuorotiheyttä koskevia rajoituksia, paitsi jos tällaiset rajoitukset ovat tarpeellisia teknisistä, toiminnallisista tai ympäristönsuojeluun perustuvista syistä sopimuksen artiklan 15 mukaisesti. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuoli ei saa asettaa toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esittää muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi sopimuksen tarkoituksen vastainen.

8 artikla. Lentoaikataulujen hyväksyminen. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet voivat edellyttää, että lentoyhtiöt esittävät ennen lentojen aloittamista liikenneohjelmansa, aikataulunsa sekä käytettävät lentokonetypit toisen osapuolen viranomaiselle. Ilmoitusvelvollisuus koskee sekä kesä- että talviaikatauluja. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä ilmoitukset viipymättä. Artiklan 2 kohdan mukaan lentoaikataulut vastaanottaneiden viranomaisten on tavallisesti hyväksyttävä aikataulut tai ehdotettava niihin muutoksia. Liikennöintiä ei saa aloittaa ennen kuin ilmailuviranomaiset ovat hyväksyneet pyytämänsä aikataulut.

9 artikla. Hinnoittelu. Artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Artiklan 2 kohdan mukaan hinnoitteluun saadaan puuttua vain kohtuuttoman syrjivien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi, kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoitettavilta hinnoilta, jotka perustuvat määrävän aseman väärinkäyttöön, ja lentoyhtiöiden suojaamiseksi keinoitekoisen alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat esimerkiksi suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen. Artiklan 3 kohdassa kielletään osapuolten yksipuolinen lentoyhtiö-

öihin kohdistuva hintasääntely, jollei se ole sallittua artiklan muiden kohtien nojalla. Artiklan 4 kohta sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan 1 ja 2 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastaisia.

10 artikla. *Lentoyhtiön edustus ja myynti.* Artiklan 1 kohdan mukaan 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. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolen on annettava toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeus pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot on sallittava sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntao ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

11 artikla. *Käyttömaksut.* Artiklan 1 kohdan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Artiklan 2 kohdan mukaan maksujen on oltava kustannusvastaavia. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta. Ar-

tiklan 4 kohdan mukaan sopimuksen 16 artiklan mukaisessa erimielisyyksien ratkaisumenettelyssä ei saa katsoa osapuolen rikkooneen 11 artiklaa, jollei se ole jättänyt ottamatta tutkittavaksi toisen osapuolen tekemää valitusta kohtuullisessa ajassa tai jos se ei ole asiaa tutkittuaan muuttanut artiklan vastaista maksua tai käytäntöä.

12 artikla. *Lentoturvallisuus.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, lento- ja matkustamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Mikäli neuvottelujen jälkeen havaitaan, että toinen osapuoli ei ylläpidä tehokkaita turvallisuusnormeja, artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen on ilmoitettava havainnoista ja tarpeellisista toimenpiteistä. Asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin on ryhdyttävä sovitun määräajan kuluessa. Artiklan 3 kohdan mukaan 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 lentotoiminnalle. Tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen laitteet ja sen kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset. Artiklan 4 kohdan mukaan, jos tarkastuksessa todetaan, että ilma-alus tai sen käyttö ei vastaa yleissopimuksen vaatimuksia tai yleissopimuksen mukaisia turvallisuusstandardeja ei noudateta ja valvota, tarkastava osapuoli voi katsoa, että ilma-aluksen tai miehistön luvat eivät vastaa yleissopimuksen vähimmäisvaatimuksia. Artiklan 5 kohdan mukaan, jos asematasotarkastuksista kieltäydään, tarkastusta pyytäneellä osapuolella on oikeus menetellä 4 kohdan mukaisesti. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuoli pidättää oikeuden välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määräajaksi, jos tämä on tarpeen lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi. Artiklan 7 kohdan mukaan 2 ja 6 kohdan mukaiset toimet on keskeytet-

tävä heti, kun niille ei enää ole perusteita. Artiklan 8 kohdan mukaan, jos osapuolen todetaan neuvotteluista ja korjaustoimenpiteiden pyynnöistä huolimatta 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. Artiklan 9 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa. Ilmailulain 4 luku sisältää säännökset artiklassa mainituista asematasotarkastuksista.

13 artikla. Ilmailun turvaaminen. Artiklan mukaan osapuolet toteavat sitoutuneensa suojelemaan siviili-ilmailun turvallisuutta laittomilta teoilta ja erityisesti noudattamaan määräyksiä, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen (SopS 22/1971), Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä (SopS 62/1971), Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä (SopS 56/1973), Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivalta-tekosten ehkäisemisestä (SopS 43/1998) sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovavaltavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten (SopS 7/2002).

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on pyydettyä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu 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. Artiklan 3 kohdan mukaan niiden on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa. Lisäksi osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perustamissopimuksen mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet suostuvat siihen, että 3 kohdassa mainittujen ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelta lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan unionin säännösten mukaisia turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi sekä matkustajien, miehistön, käsi- ja matkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan. 5 kohdan mukaan, kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on saattaa

tällainen tapaus tai sen uhka nopeasti ja turvallisesti päätökseen. Artiklan 6 kohdan mukaan, kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viiden-toista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, niiden rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä. Artiklan 7 kohdan mukaan osapuolella on oikeus ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin varmistaakseen, että laittoman teon kohteeksi joutunut ilma-alus pidetään pakkotoimin maassa, jollei sen lähdön sallimista katsota tarpeelliseksi ihmishenkien suojaamisen vuoksi. Suomessa siviililmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 11 luvussa.

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

15 artikla. Muutokset ja tarkistukset. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten ilmailuviranomaisten on tarvittaessa vaihdettava näkemyksiä sopimuksen mukaisen yhteistyön varmistamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan, mikäli jompikumpi osapuoli pitää sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivotta-

vana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu. Artiklan 3 kohdan mukaan, jos muutos kohdistuu vain sopimuksen liitteeseen, neuvottelut tapahtuvat ilmailuviranomaisten kesken. Jos viranomaiset sopivat uudesta tai tarkistetusta liitteestä, sovitut muutokset tulevat voimaan viranomaisten välillä sovitulla tavalla.

16 artikla. Erimielisyyksien sovittelu. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen soveltamista ja tulkintaa koskevat erimielisyydet on ensisijaisesti ratkaistava neuvottelemalla. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolilla on oikeus pyytää neuvotteluja sopimuksen täytäntöönpanoa, tulkintaa, soveltamista ja noudattamista koskevissa kysymyksissä. Neuvottelut on aloitettava 60 päivän kuluessa neuvottelupyynnön esittämisestä, ellei toisin sovita. Artiklan 3 kohdan mukaan neuvottelujen jäädessä tuloksettomiksi on riittävä annettava osapuolten määräämän välittäjän tai sovittelulautakunnan ratkaistavaksi.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolten on sovittava etukäteen välittäjän tai lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Niiden on tarvittaessa harkittava myös tilapäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi sekä sellaisten osapuolten osallistumismahdollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan vaikuttaa. Artiklan 5 kohdan mukaan välittäjä tai lautakunnan jäsenet voidaan nimetä ICAO:n ylläpitämästä pätevien ilmailuasiantuntijoiden luettelosta. Asiantuntijat on valittava viiden-toista (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 ICAO:n neuvoston puheenjohtajan tehtäväksi. Artiklan 6 kohdan mu-

kaan välitysmenettely olisi saatava päätökseen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun välittäjä tai lautakunta aloittaa työnsä, ja asiasisältö olisi todettava ja mahdollinen suositus annettava 60 päivän kuluessa asiantuntijan tai asiantuntijoiden työn aloituksesta.

Artiklan 7 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, niiden on käytettävä näitä tosiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen. Artiklan 8 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan. Artiklan 9 kohdan mukaan menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 19 artiklan mukaisesti.

17 artikla. *Sopimuksen liite.* Artiklan mukaan sopimuksen liite muodostaa sopimuksen erottamattoman osan, ja sopimusta koskevat viittaukset koskevat myös liitettä, jollei toisin mainita.

18 artikla. *Monenväliset yleissopimukset.* Artiklassa säädetään, että jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia kahdenväliseen sopimukseen nähden. Sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat sopimukseen.

19 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava ICAO:lle. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus lakkaa olemasta voimassa 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruutta-

misesta ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi 14 päivän kuluttua siitä kun ICAO on sen vastaanottanut.

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

21 artikla. *Otsikot.* Artiklan mukaan sopimusartiklojen otsikot eivät määrittele, rajoita tai kuvaa sopimuksen laajuutta tai tarkoitusta.

22 artikla. *Voimaantulo.* Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain 1 § sisältäisi tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluisivat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selvitetty yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 4.2.

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

3 Voimaantulo

Sopimuksen 22 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille.

Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Sopimukseen sitoutuminen, edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Lisäksi perustuslakivaliokunta on antanut lausunnon (PeVL 7/2012 vp) koskien hallituksen esitystä eduskunnalle Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, jonka mukaan eduskunnan suostumus on tarpeellinen ko. lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevaan pöytäkirjaan. 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 toi-

mivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät.

Suomen ja Kuwaitin välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, jäljempänä EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93, jäljempänä slot-asetus) sekä lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maa- huolinnasta (96/67/ETY, jäljempänä maa- huolintadirektiivi) ja poikkeamien ilmoittamisesta (2003/42/EY), sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määräyksistä 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan a-alkohta, 4 artiklan 1 kohdan a-alkohta, 5 artikla, 7 artikla, 9 artiklan 1 ja 2 kohta, 11 artiklan 1 ja 2 kohta, 12 artiklan 3 ja 9 kohta, 13 artiklan 3 kohta sekä 14 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 1 artiklan termeistä nimetty lentoyhtiö ja käyttömaksu on määritelty unionilainsäädännössä (lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus ja lentoasemamaksudirektiivi), ja niitä käytetään sekä EU:n että jäsenvaltion toimivallassa olevissa sopimusmääräyksissä. Artiklan määräykset kuuluvat siten ensisijaisesti unionin toimivaltaan. Koska ilmailuviranomaiset hoitavat pitkälti tehtäviä, jotka määräytyvät kansainvälisen sääntelyn ja sen nojalla an-

tun EU-lainsäädännön mukaisesti, myös ilmailuviranomaisten voidaan katsoa kuuluvan ensisijaisesti EU:n toimivaltaan. Sama koskee yleissopimusta sekä tässä tarkoitettua sopimusta Kuwaitin kanssa. Yleissopimus on useissa EU-säädöksissä ja ulkosuhdeasetuksen nojalla määritelty jäsenvaltioiden ja kolmansien valtioiden toimivaltaan. Muilta osin 1 artiklan määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan.

Sopimuksen 3 artiklan ja 4 artiklan lupien myöntämistä ja peruuttamista koskevien määräysten sekä 5 artiklan lakien ja määräysten soveltamista koskevien määräysten taudalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus, ulkosuhdeasetuksen säädökset ja lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus. Sopimuksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä sillä osin kuin niillä on vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (SEUT 101 ja 102 artikla). Sopimuksen 3 artikla 2 kohta alakohta ja 4 artikla 1 kohta a-alakohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Edellä mainitut artiklat ovat siis osin EU:n, osin jäsenvaltion toimivallassa.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään veroista, tulleista ja muista maksuista vapauttamisesta, tullivalvonnasta ja ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset perustuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardeihin ja soviteltuihin käytäntöihin, jotka on toimeenpantu EU:ssa. Neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92 yhteisön tullikoodeksista, komission asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 yhteisön tullikoodeksin soveltamissäännöksistä, neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009 yhteisön tullittomuusjärjestelmästä sekä neuvoston arvonlisäveroa koskevissa direktiiveissä 2006/112/EY ja 2009/132/EY sekä neuvoston valmisteveroja koskevassa direktiivissä 2008/118/EY, säädetään 6 artiklassa mainittujen tavaroiden tulli- ja verokohtelusta. Artiklan määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään kapasiteettia koskien oikeudenmukaisista ja yhtäläisistä kilpailuedellytyksistä, jotka perustuvat SEUT 101 ja 102 artiklaan. Kapasiteetti-

määräyksiin vaikuttaa myös slot-asetus. Näitä osin 7 artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään hinnoittelusta, josta säädetään SEUT 101 ja 102 artiklassa ja näin ollen artikla kuuluu EU:n toimivaltaan. Artikla perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Sopimuksen 11 artiklan määräykset kuuluvat osin EU:n toimivaltaan. Artiklan mukaiset maksut perustuvat lentoasemamaksudirektiiviin, maahuolintadirektiiviin, lakiin lentoasemaverkosta ja lentoasemamaksuista (210/2011) ja lennonvarmistusmaksujen osalta komission asetukseen lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 1191/2010.

Lentoturvallisuutta koskeva 12 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan EASA-asetuksen johdosta. Artiklan 9 kohta perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Ilmailun turvaamista koskeva 13 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan siviili-ilmailun turvaamisesta annetun asetuksen johdosta. Artiklan 3 kohta perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Kilpailukysymykset kuuluvat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan nojalla unionin toimivaltaan ja siten myös oikeudenmukaista kilpailua koskeva 14 artikla. Kilpailulain 3 §:n mukaan, kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan myös Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

Kansalliseen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ovat edellä mainittujen 2, 8 ja 10 artiklojen lisäksi sopimukseen sisältyvät loppumääräykset (15—22 artiklat).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

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

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

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä ja ei-säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 73–76 §:ssä. Ilmailulain 1 § mukaan Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia ilmailulain säädöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3–4 artiklat liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 8 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, rahiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatkalla olevien mat-

kustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastuksista. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 ja 8 artikloissa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Ilmailulain 73 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto 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. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 73 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatuun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 9 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 10 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Unionin lainsäädännön sijoittautumisoikeutta koskevat säännökset eivät lähtökohtaisesti ulotu kolmansista valtioista oleviin henkilöihin tai yhtiöihin. Kun kolmansista maista tuleva henkilö haluaa aloittaa ammatinharjoittamisen tai perustaa yhtiön jossakin jäsenvaltiossa, häneen sovelletaan kyseisen jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Suomessa

maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

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

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

Sopimuksen 13 artikla sisältää määräykset ilmailun turvaamisen osalta, Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakäytännöistä säädetään ilmailulain 11 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa sekä siltä osin kuin kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 15 artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksen liitettä voidaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Valtiosopimussentekovalan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimussentekovaltaa 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 mu-

kaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimussentekovaltuutus 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 15 artiklan 3 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole sovittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen jatkamista. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen 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.

4.3 Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. 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 Kuwaitin välinen sopimus on tehty mainitun mekanismin puitteissa. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kuwaitin valtion hallituksen välillä Kuwaitissa 8 päivänä helmikuuta 2012 tehdyn sopimuksen.

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

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Kuwaitin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kuwaitin valtion hallituksen välillä Kuwaitissa 8 päivänä helmikuuta 2012 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

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

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2012

Pääministerin sijainen, valtiovarainministeri

JUTTA URPILAINEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Sopimusteksti***SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA KUWAITIN VAL-
TION HALLITUKSEN VÄLILLÄ LEN-
TOLIIKENTEESTÄ****AIR SERVICES AGREEMENT BET-
WEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND AND THE
GOVERNMENT OF THE STATE OF
KUWAIT**

Suomen tasavallan hallitus ja Kuwaitin val-
tion hallitus (jäljempänä "osapuolet"), jotka

The Government of the Republic of
Finland and the Government of the State of
Kuwait (hereinafter referred to as the "Con-
tracting Parties");

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944
allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen si-
viili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

Being Parties to the Convention on Interna-
tional Civil Aviation opened for signature at
Chicago on 7 December 1944;

haluavat edistää keskinäisiä suhteitaan si-
viili-ilmailun alalla ja tehdä sopimuksen, jon-
ka tarkoituksena on saada aikaan lentoliiken-
neyhteydet alueidensa välille ja niiltä edel-
leen,

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

haluavat edistää kansainvälistä ilmailujär-
jestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden kil-
pailuun markkinoilla ja jossa hallitusten vä-
liintulo ja sääntely on mahdollisimman vä-
häistä,

Desiring to promote an international avia-
tion system based on competition among air-
lines in the marketplace with minimum gov-
ernment interference and regulation;

haluavat helpottaa kansainvälisten lentoli-
kennemahdollisuuksien laajenemista,

Desiring to facilitate the expansion of in-
ternational air service opportunities;

haluavat varmistaa kansainvälisen lentoli-
kenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvata-
son sekä ilmaisevat vakavan huolensa ilma-
alusten turvallisuuteen kohdistuvista toimista
ja uhkista, jotka voivat vaarantaa henkilöiden
tai omaisuuden turvallisuuden, vaikuttaa epä-
suotuisasti lentoliikenteen toimintaan ja hei-
kentää yleisön luottamusta siviili-ilmailun
turvallisuuteen,

Desiring to ensure the highest degree of
safety and security in international air ser-
vices and reaffirming their grave concern
about acts or threats against the security of
aircraft, which jeopardize the safety of per-
sons or property, adversely affect the opera-
tion of air services and undermine public
confidence in the safety of civil aviation;

haluavat antaa lentoyhtiöille mahdollisuu-
den tarjota matkustavalle ja kuljettavalle ylei-
sölle erilaisia palveluvaihtoehtoja ja kannus-
taa yksittäisiä lentoyhtiöitä,

Desiring to make it possible for airlines to
offer the travelling and shipping public a va-
riety of service options and wishing to en-
courage individual airlines,

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Kuwaitin osalta Directorate General of Civil Aviationia ja muuta henkilöä tai elintä tai virastoa, joka on valtuutettu suorittamaan näiden ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

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

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

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

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

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

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation and any person or body or agency authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

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

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

on niille yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys ja

in Articles 2 and 96 of the Convention; and

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

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

2 artikla

Article 2

Oikeuksien myöntäminen

Grant of Rights

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, jotka koskevat viimeksi mainitun osapuolen alueelle sijoittautuneiden lentoyhtiöiden harjoittamaa kansainvälistä lentoliikennettä:

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by airlines established in the latter Party:

- a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli ja
- b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

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

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet, jotta osapuolen nimetty lentoyhtiö voi aloittaa kansainvälisen lentoliikenteen ja harjoittaa sitä tämän sopimuksen liitteen asianomaisessa kohdassa määrätyillä reiteillä (jäljempänä "sovittu liikenne" ja "määrätyt reitit").

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex thereto (hereinafter called «Agreed Services» and «Specified Routes» respectively).

3. Jollei tämän sopimuksen määräyksistä muuta johdu, kummankin osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyssä paikassa tai paikoissa ottaakseen ja jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, postia ja rahtia joko yhdessä tai erikseen.

3. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, while operating an agreed service on a specified route, the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point or points specified for that route in the Annex for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo, separately or in combination.

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

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

- a) harjoittaa lentotoimintaa kumpaankin suuntaan tai molempiin suuntiin,

- a) Operate flights in either or both directions;

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

c) liikennöidä reiteillä lähtöpaikan takana olevien paikkojen, 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 reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa,

f) liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana olevaan paikkaan joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennon numeroa ja markkinoida tällaisia palveluja yleisölle kauttakulkuliikenteenä,

g) tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella,

h) kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi, ja

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

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

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

6. Tämän artiklan 1 kohdan määräysten ei katsota oikeuttavan osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

b) Combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the 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 routes;

f) Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

g) Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;

h) Carry transit traffic through the other Party's territory; and

i) Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

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.

5. 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 route, in type or number of aircraft operated.

6. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3 artikla

Nimeäminen ja lupien antaminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä lentoyhtiö tai lentoyhtiöitä hoitamaan sovitun 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 lentoliikennettä.

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja saanut Euroopan yhteisön säännösten mukaisen liikenneluvan ja

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan yhteisön jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritellyt nimeämisen yhteydessä.

b) Kuwaitin valtion nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Kuwaitin valtion alueelle ja sillä on Kuwaitin sovellettavan lainsäädännön mukainen toimilupa ja

(ii) Kuwaitin valtion hallitus harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa.

c) nimetty lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin

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 and permissions with minimum procedural delay, provided:

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

(i) it is established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and has received an Operating Licence in accordance with European Community law; and

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

b) in the case of an airline designated by the State of Kuwait:

(i) it is established in the territory of the State of Kuwait and is licensed in accordance with the applicable Kuwaiti law, and

(ii) the Government of the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the designated airline is qualified to

ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita hakeuksen käsittelevä osapuoli normaalisti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

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

4 artikla

Luvan peruuttaminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöintilupaa tai peruuttaa se, kieltää toisen osapuolen nimeämälle lentoyhtiölle tässä sopimuksessa annettujen oikeuksien käyttäminen toistaiseksi tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja, jos:

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö ei ole sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan yhteisön perussopimuksen mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan yhteisön säännösten mukaista liikennelupaa; tai

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

(iii) lentoyhtiöllä on jo liikennöintilupa Kuwaitin valtion ja toisen Euroopan yhteisön jäsenvaltion kahdenvälisen sopimuksen nojalla ja Kuwaitin valtio voi osoittaa, että harjoittamalla tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksia reitillä, johon sisältyy toisessa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa sijaitseva paikka, lentoyhtiö kiertäisi Kuwaitin valtion ja kyseisen jäsenvaltion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksien rajoituksia; tai

(iv) lentoyhtiöllä on Euroopan yhteisön jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa, Kuwaitin valtion ja kyseisen Euroopan yhteisön

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

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

Article 4

Revocation of Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization, suspend the exercise of the rights granted in this Agreement to an airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary where:

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

(i) the airline is not established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating License in accordance with the European Community law; or

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

(iii) the airline is already authorised to operate under a bilateral Agreement between the State of Kuwait and another EC Member State and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another EC Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral Agreement between the State of Kuwait and that other Member State; or

(iv) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a EC Member State and there is no bilateral Air Services Agreement

jäsenvaltion välillä ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta ja kyseinen Euroopan yhteisön jäsenvaltio on evännyt liikenneoikeuksia Kuwaitin valtion nimeämiltä lentoyhtiöiltä.

b) Kuwaitin valtion hallituksen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö ei ole sijoittautunut Kuwaitin valtion alueelle tai sillä ei ole Kuwaitin sovellettavan lainsäädännön mukaista toimilupaa tai

(ii) Kuwaitin valtio ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa.

c) lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen osapuolen lakeja tai määräyksiä tai ei muutoin liikennöi tässä sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti, erityisesti lentoliikenteen turvallisuutta ja turvaamista koskevien artiklojen osalta. Tätä oikeutta saa kuitenkin käyttää vasta, kun toisen osapuolen kanssa on neuvoteltu, ellei välitöntä keskeyttämistä tai ehtojen asettamista katsota tarpeelliseksi lakien tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi tai lentoturvallisuuden vuoksi.

2. Toimet, joihin toinen osapuoli tämän artiklan nojalla mahdollisesti ryhtyy, eivät vaikuta kummankaan osapuolen muihin oikeuksiin.

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

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

2. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tu-

between the State of Kuwait and that EC Member State, and that EC Member State has denied traffic rights to the airlines designated by the State of Kuwait.

b) In the case of an airline designated by the Government of the State of Kuwait:

(i) the airline is not established in the territory of the State of Kuwait or is not licensed in accordance with the applicable Kuwaiti law ; or

(ii) the State of Kuwait is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline.

c) in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement, especially with Articles on Aviation Safety and Security; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

2. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

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 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 re-

loa, maasta lähtöä, maasta muutttoa ja maahan muutttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

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

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

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

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

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

garding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

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

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

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

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

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

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

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

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat sekä kohtuuden rajoissa mainos- ja myynninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettut tavat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

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

5. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu nii-

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

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

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

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

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

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

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

den saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

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

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kummankin osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oltava oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa lentoliikennettä osapuolten alueiden välillä millä tahansa tämän sopimuksen 2 artiklan mukaisesti määrättyllä reitillä.

2. Kummankin osapuolen on sallittava, että nimetyt lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella.

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

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

8 artikla

Lentoaikataulujen hyväksyminen

the cost of services on arrival or departure.

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

Article 7

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with Article 2 of this Agreement between their respective territories.

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

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

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

Article 8

Approval of Flight Schedules

1. Kumpikin osapuoli voi vaatia nimettyjä lentoyhtiöitä ilmoittamaan osapuolten ilmailuviranomaisille palvelun tyyppin, käytettävien ilma-alusten tyyppit ja lentoaikataulut viimeistään kolmekymmentä päivää ennen sovitun liikenteen aloittamista tämän sopimuksen 2 artiklan mukaisesti määrätyillä reiteillä. Tätä sovelletaan samoin myös myöhempiin muutoksiin sekä ennen jokaista kesä- ja talviaikataulukautta. Tietojen toimittamisvaatimuksesta koituva hallinnollinen taakka on minimoitava ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä kaikki ilmoitukset pikaisesti.

2. Kyseiset lentoaikataulut vastaanottaneiden ilmailuviranomaisten on tavallisesti hyväksyttävä aikataulut tai ehdotettava niihin muutoksia. Nimetyt lentoyhtiöt eivät saa aloittaa liikennöintiä ennen kuin ilmailuviranomaiset ovat hyväksyneet pyytämänsä aikataulut. Tätä määräystä sovelletaan myös myöhempiin muutoksiin.

9 artikla

Hinnoittelu

1. Kummankin osapuolen on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

2. Osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ei vaadita toimittavan 1 kohdan mukaisesti vahvistettuja hintoja toisen osapuolen ilmailuviranomaisille. Sen estämättä, mitä edellä määrätään, kummallakin osapuolella on oikeus puuttua hinnoitteluun:

- a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;
- b) suojatakseen kuluttajia kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määrävän aseman väärinkäyttöön; ja
- c) suojatakseen lentoyhtiötä keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat valtion avustukseen tai tukeen, tai jos on näyttöä kil-

1. Each Contracting Party may require that the designated airlines shall communicate to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes in accordance with Article 2 of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

2. The Aeronautical Authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules requested by the Aeronautical Authorities are approved by the Aeronautical Authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

Article 9

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace.

2. The prices established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting party with the aeronautical authorities of the other Contracting party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) Prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) Protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) Protect airlines from prices that are artificially low due to governmental subsidy or support, or where evidence exists as to intent

pailun poistamiseen tähtäävästä aikomuksesta.

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

4. Jos osapuoli uskoo, että toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisestä lentokuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 2 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, sen on pyydettävä neuvotteluja ja ilmoitettava toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Nämä neuvottelut on pidettävä viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolten on yhteistyössä varmistettava, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kummankin osapuolen on parhaansa mukaan pyrittävä panemaan tämä sopimus täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, aiempi hinta pysyy voimassa.

to eliminate competition.

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

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 2 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

10 artikla

Lentoyhtiön edustus ja myynti

1. Osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä 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 oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuu-

Article 10

Airline Representation and Sales

1. The designated airline 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

tassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

3. Osapuolen on annettava toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle oikeus pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot on sallittava sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntaa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

11 artikla

Käyttömaksut

1. Niiden maksujen, 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 määräämisetkellä.

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

local currency or in any freely convertible other 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 remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted 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

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. 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. Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisen tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava 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. Osapuolten on kannustettava maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisesti etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 16 artiklan mukaisissa erimielisyyksien sovittelunettelyissä 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 valtassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

12 artikla

Lentoturvallisuus

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

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei jollain näistä aloista tehokkaasti ylläpidä ja hallinnoi turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, ensin mainitun osapuolen on ilmoitettava toiselle osapuolelle havaintonsa ja tarpeelliseksi katsomansa toimenpiteet vähim-

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

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12

Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 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 any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered nec-

mäisnormien noudattamiseksi, ja toisen osapuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen osapuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viiden-toista (15) päivän kuluessa, tai mahdollisesti sovittavan pidemmän ajan kuluessa, on se peruste tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamiselle.

3. Huolimatta yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista sovitaan, että osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden ilma-alukseen, joka liikennöi toisen osapuolen alueelle tai alueelta, voidaan yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti ilma-aluksen ollessa toisen osapuolen alueella kohdistaa toisen osapuolen valtuutettujen edustajien tekemä tarkastus ilma-aluksessa sekä sen ulkopuolella ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolon sekä ilma-aluksen ja sen varustuksen ilmeisen kunnan tarkastamiseksi (tässä artiklassa "asematasotarkastus") edellyttäen, että se ei johda kohtuuttomaan viivytykseen.

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aiheutta:

a) vakavaan huoleen siitä, ettei ilma-alus tai ilma-aluksen käyttö ole sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista tai

b) vakavaan huoleen siitä, että sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa ja hallinnoinnissa on puutteita.

Tarkastuksen tekevän osapuolen on, yleissopimuksen 33 artiklan tarkoitusta varten, voitava vapaasti tehdä se johtopäätös, että vaatimukset, joiden perusteella kyseisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai hyväksytty, tai vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaatimukset.

5. Jos osapuolen lentoyhtiön edustaja kielittää 3 kohdan mukaisen asematasotarkastuk-

essary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may pursuant to Article 16 of the Convention, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

The Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an air-

sen tekemisen lentoyhtiön käyttämälle ilma-alukselle, toisen osapuolen on voitava vapaasti päätellä, että tämä antaa aiheutta tämän artiklan 4 kohdassa mainitun tyyppiseen vakavaan huoleen ja tehdä johtopäätökset, joihin kohdassa on viitattu.

6. Kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden peruuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön liikennöintilupa määräajaksi tai muuttaa sitä välittömästi, mikäli ensin mainittu osapuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen, että välitön toimenpide on välttämätön lentoyhtiön toiminnan turvallisuuden vuoksi.

7. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän artiklan 2 tai 6 kohdan mukaisesti, on keskeytettävä heti, kun tälle toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

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

9. Jos Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa toinen Euroopan yhteisön jäsenvaltio, toiselle osapuolelle tämän artiklan mukaisesti kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän toisen Euroopan yhteisön jäsenvaltion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupa.

craft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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

9. When Finland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Community, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State of the European Community and in respect of the operating authorization of that airline.

13 artikla

Ilmailun turvaaminen

1. Osapuolet vahvistavat kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti, että niiden velvollisuudet toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta ovat 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 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilmailun laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, sitä täydentävään Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentotermineillä tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, sekä jokaisen muun ilmailun turvaamista koskevan yleissopimuksen mukaisesti, jonka osapuolia osapuolet ovat.

2. Osapuolten on pyydettyäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilmailun laittoman haltuunoton ja tällaisten ilmailun turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentotermineihin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

3. Osapuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ovat osapuoliin sovellettavissa. Osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien

Article 13

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations 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, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

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 act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that opera-

ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on niiden alueella tai, Suomen tasavallan hallituksen osalta, ilma-alusten käyttäjät, jotka ovat sijoittautuneet sen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja joilla on Euroopan yhteisön säännösten mukainen liikennelupa, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että tällaisten ilma-alusten käyttäjien voidaan vaatia noudattavan edellä olevassa kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä, joita toinen osapuoli vaatii noudattavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Toisen osapuolen alueelle saapumisen, sieltä lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan kyseisen osapuolen soveltamien säännösten mukaisia turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava 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, osapuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on saattaa tällainen tapaus tai uhka nopeasti ja turvallisesti päätökseen.

6. Jos osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan määräyksistä, osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Näiden

tors of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Government of the Republic of Finland, operators of aircraft who are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community 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 may be required to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of the other Contracting Party, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions applicable in that Contracting Party. 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 as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may re-

neuvottelujen tavoitteena on päästä sopimukseen soveltuvista toimenpiteistä välittömimpien huolenaiheiden poistamiseksi ja ottaa ICAO:n turvanormien puitteissa käyttöön ne toimenpiteet, joita tarvitaan asianmukaisten turvaolosuhteiden aikaansaamiseksi. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, niiden rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

quest immediate consultations with the other Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security. Failure to reach a 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.

7. Kummankin osapuolen on ryhdyttävä käytännössä mahdolliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että ilma-alus, johon kohdistuu laitton haltuunotto tai muita laittomia tekoja ja joka on laskeutunut osapuolen alueelle, pidetään maassa, ellei sen lähtö ole välttämätöntä ihmishenkien suojaamisen vuoksi. Mahdollisuuksien mukaan tällaisiin toimenpiteisiin ryhdytään keskinäisten neuvottelujen perusteella.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

14 artikla

Article 14

*Oikeudenmukainen kilpailu**Fair competition*

Osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kilpailuasemaan.

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 of the other Contracting Party.

15 artikla

Article 15

*Muutokset ja tarkistukset**Amendments and Modifications*

1. Osapuolten ilmailuviranomaisten on tar-

1. Exchange of views shall take place as

vittaessa vaihdettava näkemyksiä päästäkseen tiiviimpään yhteistyöhön ja sopimukseen kaikissa tämän sopimuksen soveltamiseen liittyvissä asioissa.

2. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa tämän sopimuksen tai sen liitteen muuttamisesta. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä tai vastaanottamisesta, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset sopimukseen on hyväksyttävä kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä, jolloin on vaihdettu diplomaattinootit, joissa osoitetaan, että näitä menettelytapoja on noudatettu. Voidaan kuitenkin sopia, että sovittua muutosta sovelletaan väliaikaisesti sopimuspäivästä lukien.

3. Jos muutos kohdistuu vain liitteeseen, neuvottelut tapahtuvat osapuolten ilmaiviranomaisten kesken. Jos nämä viranomaiset sopivat uudesta tai tarkistetusta liitteestä, sovitut muutokset tulevat voimaan viranomaisten välillä sovitulla tavalla.

16 artikla

Erimielisyyksien sovittelu

1. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen ja sen liitteen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan asia neuvottelemalla keskenään.

2. Läheisen yhteistyön hengessä kummankin osapuolen ilmaiviranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta ja sen määräysten tyydyttävää noudattamisesta. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän ku-

needed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

2. Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or the Annex. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date or receipt of such request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any amendment to this Agreement, agreed to as a result of 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 date of exchange of diplomatic notes indicating that these procedures have been complied with, though it may be agreed to apply the amendment agreed to provisionally from the date of agreement.

3. If the amendment relates only to the Annex, the consultations shall be between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the agreed amendments shall come into force as agreed between the authorities.

Article 16

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations between themselves.

2. 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

luessa siitä kun pyyntö on vastaanotettu, ellei ilmailuviranomaisten välillä ole muuta sovitettu.

3. 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.

4. Osapuolten on sovittava etukäteen välittäjän tai lautakunnan työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Niiden on tarvittaessa harkittava 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.

5. Välittäjä tai lautakunnan jäsenet voidaan nimetä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ylläpitämästä pätevien ilmailuasiantuntijoiden luettelosta. Asiantuntija tai asiantuntijat on valittava 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 yleisellä aihealueella.

6. 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,

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.

3. 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.

4. 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.

5. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization (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.

6. 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

jolloin on ensin todettava asiasisältö.

7. Osapuolten on tehtävä vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, niiden on käytettävä näitä toisiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen.

8. Tämän menettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan.

9. Menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 19 artiklan mukaisesti.

17 artikla

Sopimuksen liite

Tämän sopimuksen liite on sen erottamaton osa, ja kaikki viittaukset tähän sopimukseen sisältävät viittauksen myös sen liitteeseen, ellei toisin määrätä.

18 artikla

Monenväliset yleissopimukset

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

initially.

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

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

9. 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 19.

Article 17

Annex to the Agreement

The Annex to this Agreement forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 18

Multilateral Conventions

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

19 artikla

Sopimuksen irtisanominen

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

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

Article 19

Termination

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

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

20 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

Article 20

Registration with ICAO

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

21 artikla

Otsikot

Jokaiselle tämän sopimuksen artiklalle on annettu otsikko viittausten ja luettavuuden helpottamiseksi. Otsikoiden tarkoituksena ei ole millään tavalla määrittellä, rajoittaa tai kuvailla tämän sopimuksen soveltamisalaa tai tarkoitusta.

Article 21

Titles

Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement,

22 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudet-

Article 22

Entry into force

This Agreement shall enter into force after fulfilment of the internal legal requirements

liset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttymisestä diplomaattinootteja vaihtamalla.

Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

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

Tehty Kuwaitissa 8 päivänä helmikuuta 2012 neljänä alkuperäiskappaleena, joiden englannin-, suomen-, ruotsin- ja arabiankieliset tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset. Jos tämän sopimuksen tai sen liitteen tulkinnassa on eroja, englanninkielinen teksti on kuitenkin ensisijainen.

by each Contracting Party, which shall notify each other of the fulfilment of such requirements through exchange of the diplomatic notes.

The Agreement shall come into force on the first day of the second month from the date of the receipt of the last notification.

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

Done at Kuwait this day of February 2012, in four originals, in the English, Finnish, Swedish and Arabic languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex the English text shall prevail.

*Liite***SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA KUWAITIN VALTION HALLITUKSEN-VÄLILLÄ TEHTYYN SOPIMUKSEEN LENTOLIIKENTEESTÄ****1. Reitit:**

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

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Paikat määräpaikasta edelleen
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Kuwaitissa	Mikä tahansa paikka

1.2. Reitit, joita Kuwaitin valtion nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Paikat määräpaikasta edelleen
Mikä tahansa paikka Kuwaitissa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

Huomautuksia:

i. Nimetyn lentoyhtiön niin halutessa voidaan välillä olevat paikat ja määräpaikasta edelleen olevat paikat jättää pois millä tahansa tai kaikilla lennoilla.

ii. Kummankin osapuolen nimetty lentoyhtiö voi millä tahansa tai kaikilla lennoilla harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia missä tahansa välillä olevassa paikassa ja/tai määräpaikasta edelleen olevassa paikassa.

2. Yhteiset markkinointijärjestelyt:

Harjoittaessaan liikennettä tai tarjotessaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä osapuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin kuten kiintiövaraukseen (blocked space) ja yhteisten reittitunnusten käyttöön (code-share):

- i. kumman tahansa osapuolen alueelle sijoittautuneen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa,
- ii. kolmannen maan lentoyhtiön kanssa edellyttäen, että kyseinen kolmas maa on antanut luvan vastaaviin järjestelyihin tai sallii ne toisen osapuolen ja muiden lentoyhtiöiden välillä liikennöitäessä tähän kolmanteen maahan, sieltä pois ja sen kautta,
 - edellyttäen, että kaikki tällaisiin järjestelyihin osallistuvat lentoyhtiöt:
 - i. ovat saaneet asiaankuuluvat liikennöintioikeudet;
 - ii. täyttävät näihin järjestelyihin sovellettavat vaatimukset, jotka liittyvät tietojen toimittamisen menettelyihin, ja
 - iii. varmistavat jokaisen myymänsä lipun yhteydessä, että ostajalle käy myyntitilanteessa selvästi ilmi, mikä lentoyhtiö liikennöi kutakin matkan osuutta ja minkä lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa ostaja on tekemässä sopimuksen.