

## **Hallituksen esitys eduskunnalle Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus on sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman strategista tavoitetta Elinvoimainen Suomi. Sopimus edistää Suomen kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Qatarin välillä.

Sopimuksella avataan lentoliikennemarkkinat Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Qatarin välillä sekä päivitetään Qatarin ja EU:n välisiä lentoja koskevat nykyiset säännöt ja normit. Sopimuksen nojalla kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaisesti sääntelyä noudattaen. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan. Kahdenvälisiä liikenneoikeusjärjestelyitä, joita sopimus ei kata, voi edelleen tehdä ja hyödyntää.

Kyseessä on ensimmäinen lentoliikennesopimus EU:n ja Persianlahden maan kanssa. Sopimuksella parannetaan yhteyksiä ja edistetään kauppaa, matkailua, investointeja sekä taloudellista ja sosiaalista kehitystä. Sopimuksessa vahvistetaan uusia järjestelyjä Euroopan unionin ja Qatarin väliselle yhteistyölle koskien lentoliikenteen turvallisuutta, ilmailun turvaamista, ilmailukenteen hallintaa ja ympäristökysymyksiä.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka tarkastelee sopimuksen täytäntöönpanoon ja tarvittaessa sopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti, kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu.....	3
2 Sopimuksen tavoitteet.....	4
3 Keskeiset ehdotukset.....	4
4 Esityksen vaikutukset .....	5
5 Lausuntopalaute.....	5
6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön .....	5
7 Voimaantulo .....	9
8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus .....	9
9 Toimeenpano ja seuranta .....	9
10 Suhde muihin esityksiin.....	9
11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys .....	9
11.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	9
LAKIEHDOTUS .....	13
Laki 13	
Laki Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion hallituksen välisen lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta.....	13
SOPIMUSTEKSTI .....	14

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Tausta**

Unionin ulkoiseen ilmailupolitiikkaan kuuluu kattavien, EU-tasoisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisen silloin, kun on voitu osoittaa tällaisten sopimusten lisäarvo ja taloudelliset hyödyt. EU:n ilmailupolitiikka on taustoitettu komission tiedonannoissa ”EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka – Tulevat haasteet” (COM(2012) 556 final) ja ”Ilmailustrategia Euroopalle” (COM(2015) 598 final).

Qatar kuuluu nopeimmin kasvaviin EU:n ulkopuolisiin markkinoihin. Lähes kaikki jäsenvaltiot ovat ennen sopimuksen allekirjoittamista jo myöntäneet täysimääräisen markkinoille pääsyn Qatarin kanssa tekemiensä kahdenvälisen lentoliikennesopimusten nojalla. Kahdenvälisissä sopimuksissa ei kuitenkaan ole riittäviä säännöksiä olennaisista seikoista, jotta voitaisiin välttää vapautettujen markkinoiden väärinkäyttö liittyen muun muassa tasapuoliseen kilpailuun, avoimuuteen tai sosiaalisiin kysymyksiin. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen tarkoituksena on erityisesti varmistaa terve kilpailu, syrjimättömyys, avoimuus ja tasapuoliset toimintaedellytykset talouden toimijoiden välillä, avata asteittain markkinat reiteille pääsyn ja kapasiteetin osalta ja parantaa yhteyksiä, mikä hyödyttää kuluttajia ja taloutta.

Suomen ja Qatarin välillä on voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus (SopS 87/1999). Uutta monenvälistä sopimusta sovellettaisiin ensisijaisesti siltä osin kuin sopimukset sisältävät määräyksiä samoista asioista.

#### **1.2 Valmistelu**

##### *Sopimuksen valmistelu*

Komissio on neuvotellut neuvoston 7 päivänä kesäkuuta 2016 antaman valtuutuksen mukaisesti lentoliikennesopimuksesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin välillä. Neuvotteluohjeissa yleiseksi tavoitteeksi vahvistettiin sellaisen kattavan lentoliikennesopimuksen neuvottelemisen, jonka tavoitteena on asteittain ja vastavuoroisesti avata markkinoille pääsy, parantaa sääntelyyn liittyvää yhteistyötä ja sääntelyn lähentämistä sekä varmistaa tasapuolinen kilpailu ja avoimuus. Osapuolet parafoivat neuvotteluohjeiden mukaisesti sopimusluonnoksen 4 päivänä maaliskuuta 2019.

Neuvosto teki päätöksen sopimuksen allekirjoittamisesta 28 päivänä kesäkuuta 2021, ja sopimus allekirjoitettiin Luxemburgissa 18 päivänä lokakuuta 2021.

##### *Kansallinen valmistelu*

Neuvotteluista EU-lentoliikennesopimukseksi Qatarin kanssa on annettu eduskunnalle tietoa U-kirjelmällä (U 23/2017 vp). Komission ehdotus neuvoston päätökseksi Qatarin valtion sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen tekemisestä on annettu eduskunnalle tiedoksi U-jatkokirjeellä (UJ 12/2021 vp).

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

## **2 Sopimuksen tavoitteet**

Sopimuksen keskeisenä sisältönä on varmistaa terve kilpailu, syrjimättömyys, avoimuus ja tasapuoliset toimintaedellytykset talouden toimijoiden välillä, avata asteittain markkinat reiteille pääsyn ja kapasiteetin osalta ja parantaa yhteyksiä. Lentoliikenteen harjoittajille avautuu siten mahdollisuus liikennöidä vapaasti mistä tahansa paikasta Euroopan unionissa Qatarin alueelle sopimuksen sääntelykehyksen puitteissa. Sopimuksen tarkoituksena on muun muassa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajentamista, varmistaa tiukat vaatimukset avointen markkinoiden väärinkäytön estämiseksi ja tuoda näin mahdollisimman suuri hyöty kuluttajille, ilmailun koko arvoketjulle ja työntekijöille.

Siirtymäkauden jälkeen lentoliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä matkustaja- ja rahtipalveluja vapaasti mistä tahansa paikasta Euroopan unionissa Qatarin sopimuksen luoman yhtenäisen sääntelykehyksen puitteissa, mikä ei tällä hetkellä ole mahdollista. Ne voivat myös liikennöidä joitakin rahtikuljetuksia edelleen oleviin paikkoihin maantieteellisten ja vuorotiheyttä koskevien rajoitusten puitteissa.

Sopimuksella varmistetaan kaikkien unionin lentoliikenteen harjoittajien kaupalliset mahdollisuudet, jotka liittyvät esimerkiksi maahuolintaan, yhteisiin reittitunnuksiin, intermodaalisuuteen ja mahdollisuuteen vahvistaa hinnat vapaasti. Sopimuksella poistetaan myös unionin lentoliikenteen harjoittajia koskeva vaatimus tehdä yhteistyötä paikallisen järjestäjän kanssa paikallistoimintojen perustamiseksi Qatarin, mikä helpottaa unionin lentoliikenteen harjoittajien liiketoimintamahdollisuuksia Qatarissa.

Sopimuksessa määrätään myös sosiaalisista kysymyksistä samalla tavoin kuin EU:n kansainvälisissä kauppasopimuksissa. Sopimuspuolet sitoutuvat parantamaan sosiaali- ja työvoimapolitiikkaansa kansainvälisten sitoumustensa mukaisesti, joista on sovittu erityisesti Kansainvälisen työjärjestön (ILO) puitteissa. Jäsenvaltioiden nykyisiin kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin ei sisälly vastaavia säännöksiä. Sopimus rakentuu siten, että keskeiset periaatteet sisältyvät sopimuksen päätekstiin ja liitteissä määrätään teknisluonteisista yksityiskohdista.

Sopimusta on tarkoitus soveltaa väliaikaisesti ennen sen kansainvälistä voimaantuloa.

## **3 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen Suomen osalta. Suomen hyväksyminen on osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan ehdotukseen sisältyvällä blankettilailla.

Ehdotetun lain 1 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimusmääräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lain 2 §:n 1 momentissa säädettäisiin, että sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Lain 2 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

#### 4 Esityksen vaikutukset

Lentoliikennesopimuksella mahdollistetaan säännöllinen lentoliikenne mistä tahansa paikasta Euroopan unionissa Qatarin alueelle sekä poistetaan markkinoille pääsyn rajoitteita, kuten unionin lentoliikenteen harjoittajia koskeva vaatimus tehdä yhteistyötä paikallisen järjestäjän kanssa paikallistoimistojen perustamiseksi Qatarin. Rajoitteiden poistaminen edistää osapuolten välistä kauppaa, turismia ja investointeja.

Suorien lentojen määrään Suomen ja Qatarin välillä ei ole odotettavissa muutoksia.

Mikäli matkustajavirroissa tapahtuu merkittäviä muutoksia, markkinoiden avautumisella voi olla vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin ja lentomeluun. Jos matkustajavirrat kasvavat, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu lisääntyä. Jos liikennevirrat ohjautuvat joustavammin tarkoituksenmukaisempia reittejä, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu vähentyä.

Esityksellä ei ole vaikutuksia sotilas- ja valtionilmailuun.

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

#### 5 Lausuntopalaute

[Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

#### 6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen määräykset perustuvat EU:n sekä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n mallilausekkeisiin.

Sopimuksen johdannossa osapuolet toteavat haluavansa tehdä Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevaa yleissopimusta täydentävän sopimuksen lentoliikenteestä. Osapuolet toteavat haluavansa edistää tasapuolista kilpailua ja tunnustavat sen, että tietyt tuet voivat vaikuttaa kilpailuun haitallisesti.

**1 artikla. Määritelmät.** Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

##### **I OSASTO. TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET.**

**2 artikla. Oikeuksien myöntäminen.** Artiklan 1 kohdassa määritellään reitit, joilla kumpikin osapuoli sallii toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittaa liikennettä artiklan 2, 3 ja 4 kohdissa myönnettävän ensimmäisen, toisen, kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksien sekä lisäksi rahtiliikenteessä rajoitetuin viidennen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön sovelletaan sopimuksen liitteenä I olevia siirtymämääräyksiä. Artiklan 5 kohdassa kielletään kansainvälisen käytännön mukaisesti kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä säädetään liikenteen palveluista annetun (320/2017) lain 13 luvussa.

**3 artikla. Liikennöintiluvat.** Artiklassa määrätään, millä edellytyksin osapuolen toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä liikennöintilupa saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen. Liikennöintilupa on annettava mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että artiklan alakohdissa määrätty

edellytykset täyttyvät. Suomessa liikenneluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto liikennepalvelulain 121 §:n nojalla.

**4 artikla.** *Luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaminen.* Artiklassa määrätään tilanteista, joissa osapuolten toimivaltaiset viranomaiset voivat evätä, peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia tai teknisiä lupia. Keskeisiä kriteereitä ovat 3 artiklassa määriteltyjen liikennöintiluvan edellytysten puuttuminen ja osapuolen alueella sovellettavien lakien tai määräysten rikkominen (6 artikla).

**5 artikla.** *Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen.* Artiklassa osapuolet sopivat tarkastelevansa sekakomiteassa lentoliikenteen harjoittajien omistuksen ja määräysvallan vastavuoroista vapauttamista sopivana ajankohtana siitä aiheutuvien potentiaalisten hyötyjen perusteella. Tämän tarkastelun perusteella sekakomitea voi 25 artiklan nojalla suositella muutoksia sopimukseen.

**6 artikla.** *Lakien ja määräysten noudattaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuolten lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava toisen osapuolen alueella sovellettavia maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä toisen osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään. Vastaavasti ilma-alusten matkustajiin, miehistöön, matkatavaroihin, rahtiin ja/tai postiin sovelletaan kyseisen osapuolen maahanpääsyä, maassaoloa ja maasta poistumista koskevia lakeja ja määräyksiä. Osapuolten on lisäksi sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien varmistavan, että kuljetettavilla henkilöillä on matkustamiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

**7 artikla.** *Tasapuolinen kilpailu.* Artiklassa määrätään kilpailuoikeussääntöjen noudattamisesta ja niiden rikkomisesta seuraavista menettelyistä sekä turvataan oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjonnassa.

**8 artikla.** *Kaupalliset mahdollisuudet.* Artiklassa määrätään osapuolten liikenteenharjoittajien kaupan esteiden poistamisesta. Artiklassa vahvistetaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajille laajat oikeudet lentoliikenteen tarjoamiseen ja myyntiin liittyen mukaan lukien lentoliikenteen harjoittajien oikeus ottaa toisen osapuolen alueella käyttöön lentoliikenteen tarjoamiseen tarkoitettuja myyntipisteitä ilman paikallista ylläpitäjää. Maahuolinnan osalta artiklassa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajille oikeus hoitaa itse tai tarjota muille maahuolintapalvelujaan sekä valita markkinoilla saatavilla olevista maahuolintaa tarjoavista palveluntarjoajista. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin sekä käyttää pintakuljetuksia.

**9 artikla.** *Tullit.* Artiklassa vapautetaan lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset niine tarvikkeineen, jotka on tarkoitettu yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivien ilma-alusten toimintaa tai huoltoa varten, sekä matkatavarat ja rahti kansallisten, paikallisten ja Euroopan unionin asettamista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaveroista, tulleista, valmisteveroista, tarkastusmaksuista, arvonlisäverosta (alv) ja muista vastaavista välillisistä veroista sekä muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista. Vapautus ei koske annettujen palvelujen vastikkeena olevia kustannuksia, polttoainetta, jota käytetään osapuolen alueen sisällä liikennöitävien kahden paikan välillä, tai tavaroita, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kuluttavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä. Artiklan määräykset eivät vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja Qatarin välisten tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

**10 artikla.** *Käyttömaksut.* Artiklassa määrätään, että lentosuunnistus- ja lennonjohtopalvelujen käytöstä perittävien maksujen on perustuttava kustannuksiin eivätkä ne saa olla syrjiviä. Lentosemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen tilojen, laitteiden ja palvelujen käytöstä, lukuun ottamatta maahuolintaa, osapuolet voivat periä kustannuksiin perustuvia maksuja sekä kohtuullisen tuoton, eivätkä maksut saa olla syrjiviä. Käyttömaksujen määrittämisessä on kuultava palveluja käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia.

**11 artikla.** *Lentohinnat ja kuljetusmaksut.* Artiklassa veloitetaan osapuolet antamaan lentoliikenteen harjoittajille vapaus määrätä lentohinnoistaan ja kuljetusmaksuistaan vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun perusteella.

**12 artikla.** *Tilastot.* Artiklassa määrätään, että osapuolet tekevät sekakomiteassa yhteistyötä tilastotietojen vaihtamiseksi. Kumpikin osapuoli antaa pyynnöstä toiselle osapuolelle lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia ja jotka eivät ole luottamuksellisia ja kaupallisesti arkaluonteisia.

## II OSASTO. SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ.

**13 artikla.** *Lentoturvallisuus.* Artiklassa osapuolet sitoutuvat tarvittaessa lisäämään yhteistyötä onnettomuustutkinnan, sääntelyn kehittämisen ja turvallisuustietojen vaihdon aloilla. Osapuolet kelpuuttavat lentoliikenteen harjoittamiselle välttämättömät voimassa olevat todistukset ja lupakirjat, jotka toinen osapuoli on antanut tai hyväksynyt. Kumpikin osapuoli voi pyytää neuvonpitoa toisen osapuolen noudattamista ja soveltamista turvallisuusstandardeista ja –vaatimuksista. Osapuolet voivat suorittaa asematasotarkastuksia alueellaan olevien toisen osapuolen ilma-aluksille. Lisäksi osapuolet voivat toteuttaa asiaankuuluvia ja välittömiä toimenpiteitä, mikäli ne havaitsevat, että ilmailun turvallisuutta koskevaa sääntelyä ei ole noudatettu. Tästä on kuitenkin viipymättä ilmoitettava toiselle osapuolelle.

**14 artikla.** *Ilmailun turvaaminen.* Artiklassa osapuolet sitoutuvat ilmailun turvaamisen korkeimpien vaatimustasojen saavuttamiseen. Osapuolet noudattavat artiklan 2 kohdassa määritellyjä ilmailun turvallisuutta koskevia kansainvälisiä sopimuksia, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat, sekä 4 kohdan mukaisesti ICAO:n vahvistamia ilmailun turvaamisen standardeja ja menettelytapasuosituksia. Siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta osapuolet toteuttavat ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä, minkä lisäksi osapuolet voivat välittömän turvauksen uhatessa toteuttaa tarpeellisia pitämänsä toimenpiteet, mukaan lukien alueelle pääsemistä koskevat toimet. Osapuolet avustavat toisiaan siviili-ilma-alukseen kohdistuvan tai sitä uhkaavan laittoman haltuunoton tai muun laittoman teon yhteydessä. Mikäli osapuolella on perusteltu syy uskoa toisen osapuolen poikenneen artiklassa määrätyistä ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa.

**15 artikla.** *Ilmaliikenteen hallinta.* Artiklassa määrätään, että osapuolet tekevät yhteistyötä lennonvarmistuspalveluja koskevissa sääntelykysymyksissä sekä niiden valvonnassa. Lisäksi osapuolet sitoutuvat kannustamaan toimivaltaisia viranomaisiaan ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajiaan yhteistyöhön yhteentoimivuuskysymyksissä sekä edistämään lennonvarmistuspalvelun tarjoajien yhteistyötä lentotietojen vaihdossa ja liikennevirtojen koordinoinnissa tehokkuuden optimoimiseksi.

**16 artikla.** *Ympäristö.* Artiklassa vahvistetaan osapuolten pyrkimys ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmailun ympäristövaikutusten minimoimiseen.

**17 artikla.** *Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu.* Artiklassa määrätään, että lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu määräytyy Montrealin yleissopimuksen mukaisesti.

**18 artikla.** *Kuluttajansuoja.* Artiklassa osapuolet sitoutuvat tekemään yhteistyötä kuulemalla toisiaan sekakomiteassa kuluttajien etua koskevissa asioissa suojellakseen kuluttajien etuja lentoliikenteessä.

**19 artikla.** *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät.* Artiklassa vahvistetaan osapuolten velvollisuus turvata tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjien vapaa kilpailu.

**20 artikla.** *Sosiaaliset näkökohdat.* Artiklassa vahvistetaan osapuolten sitoutuvan edistämään ja toteuttamaan työelämän perusoikeuksia ilmailun alalla sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) ihmisarvoista työtä koskevan ohjelman tavoitteita.

### **III OSASTO. INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET.**

**21 artikla.** *Tulkinta ja täytäntöönpano.* Artiklassa määrätään, että osapuolten on toteutettava kaikki aiheelliset yleiset ja erityiset toimenpiteet sopimusvelvoitteiden täyttämiseksi, sitouduttava asianmukaisiin ja tavoitteisiinsa nähden oikeasuhteisiin toimenpiteisiin toteuttaessaan sopimuksen mukaisia oikeuksiaan sekä pidättäytyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden toteutumisen.

**22 artikla.** *Sekakomitea.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta vastaamaan perustetaan kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea. Artiklassa vahvistetaan sekakomitean menettelyä koskevat säännöt sekä sekakomitean tehtävät.

**23 artikla.** *Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely.* Artiklassa vahvistetaan sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevien riitatilanteiden välimiesmenettelyä koskevat menettelytavat. Ellei riitaa saada ratkaistua sekakomiteassa ja elleivät osapuolet toisin sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välityslautakunta.

**24 artikla.** *Suhde muihin sopimuksiin.* Artiklassa määrätään, että sopimuksella keskeytetään sellaisten aikaisempien sopimusten ja järjestelyjen soveltaminen osapuolten välillä, joiden kohde on sama. Suomen ja Qatarin välisen aikaisemman lentoliikennesopimuksen tai järjestelyn määräyksiä, jotka koskevat artikloja 2, 3, 8 ja 11, sovelletaan kuitenkin edelleen osana tätä sopimusta, jos ne ovat asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kannalta edullisempia ja/tai joustavampia.

**25 artikla.** *Muutokset.* Artiklassa määrätään, että osapuolet voivat päättää sopimuksen muutoksista 22 artiklan mukaisten neuvottelujen perusteella 29 artiklassa määrätyin ehdoin.

**26 artikla.** *Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen.* Artiklassa määrätään, että sopimus on avoinna liittymistä varten valtioille, joista on tullut EU:n jäsenvaltioita sopimuksen allekirjoittamispäivän jälkeen.

**27 artikla.** *Irtisanominen.* Artiklassa määrätään, että sopimus voidaan irtisanoa ilmoittamalla asiasta toiselle osapuolelle kirjallisesti diplomaattiteitse.

**28 artikla.** *Sopimuksen rekisteröinti.* Artiklassa määrätään sopimuksen rekisteröinnistä ICAO:n neuvostossa ja YK:n pääsihteeristössä sopimuksen voimaantulon jälkeen.

**29 artikla.** *Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja.* Artiklassa määrätään, että sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen tätä tarkoitusta varten tarvittavien oikeudellisten menettelyjen



saattamisesta päätökseen. Osapuolet kuitenkin soveltavat sopimusta väliaikaisesti sovellettavien sisäisten menettelyjensä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti sopimuksen allekirjoituspäivästä.

**30 artikla.** *Todistusvoimaiset tekstit.* Sopimus laaditaan kahtena kappaleena Euroopan unionin virallisilla kielillä ja arabian kielellä, ja kukin teksti on yhtä todistusvoimainen.

**Liite I.** *SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.* Liitteessä määrätään siirtymämääräyksistä, jotka koskevat Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen välisten lentojen kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksien vapauttamista asteittain. Lisäksi liitteessä määrätään viidennen vapauden mukaisten rahtikuljetusten vapauttamisen siirtymäsäännöistä.

**Liite II.** *VIIDENNEN VAPAUDEN LIIKENNEOIKEUKSIEN MAANTIETEELLINEN SOVELLETTAVUUS RAHTIKULJETUKSISSA.* Liitteessä määrätään maantieteellisestä soveltamisalasta käytettäessä rahtikuljetuksissa viidennen vapauden liikenneoikeuksia, eli liityntälentoja kolmansiin maihin.

## **7 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan.

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

## **8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus**

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

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

Sopimuksen toimeenpanoa seurataan sopimuksen 22 artiklassa tarkoitettussa sekakomiteassa, joka koostuu kummankin osapuolen edustajista.

## **10 Suhde muihin esityksiin**

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä valmistelu hallituksen esitykseksi ilmailulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (LVM052:00/2020). Hankkeessa selvitetään keskeisimpiä HE 41/2020 vp:n valmistelun yhteydessä havaittuja kansallisen ilmailusääntelyn muutostarpeita, jotka johtuvat viimeaikaisesta ilmailun toimintaympäristön ja EU-sääntelyn kehityksestä sekä lainsäädäntöteknisistä seikoista. Esitykset säädösten muuttamiseksi on annettu eduskunnalle 21.10.2021.

## **11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

### **11.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus**

*Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä*

EU:n 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 antamien ns. Open Skies –tuomioiden (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98) mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta kahdenvälisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla. Tuomiot merkitsivät myös lentoliikennesopimusten tekemistä yhä enenevässä määrin unionin ja kolmannen maan kesken. Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä unionin yhteistä etua koskevana alana.

Sopimuksen kattamista aloista säädetään kansallisesti ilmailulaissa (864/2014), Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) ja lentoasemaverkosta ja maksuista annetussa laissa (210/2011). Lait täydentävät laaja-alaista EU-sääntelyä. Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että unionilla on yksinomainen toimivalta tiettyjen lentoliikennesopimuksiin liittyvien kysymysten osalta. Unionin sääntely sopimuksen kattamalla alalla on varsin laajaa. Koska sopimusten kohteena oleva asia kuuluu 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 jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa teke­mät kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa.

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen artiklat kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan seuraavilta osin: 1 artiklassa (Määritelmät) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä, 2 artikla (Oikeuksien myöntäminen), 5 artikla (Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen), 6 artikla (Lakien ja määräysten noudattaminen) siltä osin kuin kyseessä on EU-sääntely, 7 artikla (Tasapuolinen kilpailu), 8 artikla (Kaupalliset mahdollisuudet), 9 artikla (Tullit) siltä osin kuin se koskee tullevia, 10 artikla (Käyttömaksut), 11 artikla (Lentohinnat ja kuljetusmaksut), 12 artikla (Tilastot), 13 artikla (Lentoturvallisuus), 14 artikla (Ilmailun turvaaminen), 15 artikla (Ilmaliikenteen hallinta), 16 artikla (Ympäristö), 17 artikla (Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu), 18 artikla (Kuluttajan suoja), 19 artikla (Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät), 20 artikla (Sosiaaliset näkökohdat), liite 1 (Siirtymäsäännökset) ja liite 2 (Viidennen vapauden liikenneoikeuksien maantieteellinen sovellettavuus rahtikuljetuksissa).

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimialaan seuraavasti: 1 artiklassa (Määritelmät) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä, 3 artikla (Liikennöintiluvat), 4 artikla (Luvan epä­äminen, peruuttaminen kokonaan, peruuttaminen tilapäisesti ja rajoittaminen), 6 artikla (Lakien ja määräysten noudattaminen) siltä osin kuin kyseessä on kansallinen sääntely sekä 10 artikla (Tullit) siltä osin kuin se koskee veroja. Institutionaalisia järjestelyjä koskevat 21 artikla (Tullinkinta ja täytäntöönpano), 22 artikla (Sekakomitea), 23 artikla (Riitojen ratkaisu ja välimiesmenettely), 24 artikla (Suhde muihin sopimuksiin), 25 artikla (Muutokset), 26 artikla (Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen), 27 artikla (Irtisanominen), 28 artikla (Sopimuksen rekisteröinti), 29 artikla (Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja) ja 30 artikla (Todistusvoimaiset tekstit) koskevat valtion suvereniteettia ja kuuluvat näin ollen Suomen toimivaltaan. Institutionaaliset määräykset ovat kansainvälinen käytäntö sopimuksissa, eivätkä ole ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuus­käsit­tyksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp).

### *Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus*

Euroopan unionin näkökulmasta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin yhteistä ilmailualueetta koskeva sopimus on sekasopimus. Sekasopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sekasopimuksen määräykset voivat olla sekä yksinomaan unionin toimivaltaan kuuluvia, yksinomaan jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia tai jaettuun toimivaltaan kuuluvia. Eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sekasopimusten unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä (PeVL 6/2001 vp). Näin ollen eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset ovat Suomen toimivallassa.

Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. EU-lainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin on annettu EU-asetuksia, on jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajautunut lähinnä siihen kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät.

Sopimusmääräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Sillä onko määräys ristiriidassa tai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa ei ole merkitystä (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Seuraavassa käsitellään Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion välisen lentoliikennesopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään liikennöintilupien myöntämisestä ja 4 artiklassa määrätään niiden eväämisestä ja peruuttamisesta. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään lakien ja määräysten noudattamisesta. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään veroja, tulleja ja maksuja koskevista vapautuksista. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan siltä osin kuin siinä määrätään veroista ja maksuista. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Artikla perustuu unioninlainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisesti lailla lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011), ja kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 23 artikla koskee riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä. Välimiesmenettelyssä 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 koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Koska sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön tavallisen lain säätämisen järjestyksessä.

#### *1. ponsi*

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion välisen 18.10.2021 tehdyn lento- ja liikennesopimuksen siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

#### *2. ponsi*

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

**1.**

**Laki**

**Laki Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion hallituksen välisen lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion välisen Luxemburgissa 18 päivänä lokakuuta 2021 tehdyn lentoliikennesopimuksen 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.

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

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

**EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSENVALTIOIDEN JA QATARIN VALTION VÄLILINEN LENTOLIIKENNESOPIMUS**

BELGIAN KUNINGASKUNTA, BULGARIAN TASAVALTA, TŠEKKIN TASAVALTA, TANSKAN KUNINGASKUNTA, SAKSAN LIITTOTASAVALTA, VIRON TASAVALTA, IRLANTI, HELLEENIEN TASAVALTA, ESPANJAN KUNINGASKUNTA, RANSKAN TASAVALTA, KROATIAN TASAVALTA, ITALIAN TASAVALTA, KYPROKSEN TASAVALTA, LATVIAN TASAVALTA, LIETTUAN TASAVALTA, LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA, UNKARI, MALTA, ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA, ITÄVALLAN TASAVALTA, PUOLAN TASAVALTA, PORTUGALIN TASAVALTA, ROMANIA, SLOVENIAN TASAVALTA, SLOVAKIAN TASAVALTA, SUOMEN TASAVALTA, RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

jotka ovat Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'EU:n perussopimukset', osapuolia ja Euroopan unionin jäsenvaltioita, jäljempänä yhdessä 'EU:n jäsenvaltiot' tai yksittäin 'EU:n jäsenvaltio', ja

EUROOPAN UNIONI,

sekä

QATARIN VALTIO, jäljempänä 'Qatar',

jäljempänä yhdessä 'osapuolet'

Qatar ja EU:n jäsenvaltiot Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen osapuolina yhdessä Euroopan unionin kanssa,

HALUAVAT huolehtia lentoliikenteeseen liittyvistä eduistaan pyrkien tiivistämään osapuolten poliittisia ja taloudellisia suhteita,

TUNNUSTAVAT toimivien lentoliikenneyhteyksien merkityksen kaupankäynnin, matkailun, investointien sekä taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen edistämiseksi,

HALUAVAT lisätä lentoliikennettä ja edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoliikenteen harjoittajien syrjimättömyyteen ja oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla,

HALUAVAT varmistaa, että lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua, ja vahvistavat suhtautuvansa erityisen huolestuneesti ilma-aluksiin kohdistuviin tekoihin tai uhkiin, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentotoimintaan sekä heikentävät matkustajien luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen,

PYRKIVÄT MÄÄRÄTIETOISESTI maksimoimaan hyödyt, jotka on mahdollista saada sääntelyllisestä yhteistyöstä,

TUNNUSTAVAT, että kilpailuun perustuvasta lentoliikenteestä ja elinkelpoisesta ilmailuteollisuudesta voidaan saada merkittäviä hyötyjä,

HALUAVAT edistää tasapuolista kilpailua ja tunnustavat sen, että tuet voivat vaikuttaa kilpailuun haitallisesti ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteet, sekä sen, etteivät mahdolliset hyödyt välttämättä toteudu ilman lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia kilpailuhenkisiä toimintaedellytyksiä,

AIKOVAT tavoitella osapuolten välisten voimassa olevien sopimusten ja järjestelyjen muodostamisessa puitteissa markkinoille pääsyn avaamista ja mahdollisimman suuria hyötyjä matkustajille, rahdinantajille, lentoliikenteen harjoittajille ja lentoasemille sekä niiden työntekijöille, yhteisöille ja muille välillisiä hyötyjä saaville,

VAHVIKAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämiseksi ja täytäntöönpanolle,

VAHVIKAVAT tarpeen toteuttaa kiireisiä toimia ilmastonmuutokseen puuttumiseksi ja jatkaa yhteistyötä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ilmailualalla johdonmukaisella tavalla asiaa koskevien kansainvälisten velvoitteidensa kanssa, mukaan lukien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) välineet,

KOROSTAVAT, että on tärkeää suojella kuluttajien etuja ja tehdä yhteistyötä kuluttajansuojan korkean tason saavuttamiseksi,

TOTEAVAT, ettei kaupallisten mahdollisuuksien lisäämisellä ole tarkoitus heikentää työhön tai työelämään liittyviä osapuolten normeja ja että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin, sekä tunnustavat niiden etujen merkityksen, joita on saavutettavissa, kun avoimilta ja kilpailuun perustuvilta markkinoilta saatavat merkittävät taloudelliset hyödyt yhdistetään korkeatasoisiin työelämän normeihin,

TOTEAVAT haluavansa tutkia tapoja parantaa pääoman saantia ilmailun alalla lentoliikenteen kehittämiseksi edelleen,

HALUAVAT tehdä edellä mainittua yleissopimusta täydentävän sopimuksen lentoliikenteestä,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

## 1 ARTIKLA

### *Määritelmät*

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa tarkoitetaan

1. 'sopimuksella' tätä sopimusta, sen liitteitä sekä niiden muutoksia;
2. 'lentoliikenteellä' yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista ilma-aluksella joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan, reitti- ja tilauslentoliikenne mukaan luettuina;

3. 'kansalaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittaja, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, täyttää tämän sopimuksen 3 artiklassa esitetyt omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;
4. 'toimivaltaisilla viranomaisilla' valtion virastoja tai yksiköitä, jotka vastaavat tästä sopimuksesta johtuvien hallinnollisten tehtävien toteuttamisesta;
5. 'tietokonepohjaisella paikanvarausjärjestelmällä' tai 'TPJ:llä' tietokonepohjaista järjestelmää, jossa on tietoja muun muassa useamman kuin yhden lentoliikenteen harjoittajan reiteistä ja aikatauluista, vapaista paikoista ja kuljetusmaksuista ja paikanvaraus- tai lipunkirjoitustoiminnot tai ilman tällaisia toimintoja, sikäli kuin tilaajat voivat käyttää joitakin tai kaikkia näistä palveluista. Tässä sopimuksessa 'TPJ:n' katsotaan käsittävän myös maailmanlaajuiset jakelujärjestelmät eli GDS-järjestelmät siltä osin kuin niihin sisältyy lentoliikennetuotteita;
6. 'yleissopimuksella' Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan luettuina:
  - a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Qatar että yksi tai useampi EU:n jäsenvaltio on ratifioinut ja jotka ovat käsiteltävänä olevan asian kannalta olennaisia; ja
  - b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai niiden muutokset sillä edellytyksellä, että liitteet tai muutokset ovat voimassa sekä Qatarissa että yhdessä tai useammassa EU:n jäsenvaltiossa ja että ne ovat käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta olennaisia;
7. 'syrjinnällä' kaikenlaista erilaiseen asemaan asettamista ilman objektiivisia perusteita;
8. 'lentohinnoilla' hintoja, jotka maksetaan lentoliikenteen harjoittajille tai heidän edustajilleen taikka muille lipunmyyjille matkustajien kuljettamisesta lentoliikenteessä (mitkä tahansa siihen liittyvät liikennemuodot mukaan luettuina), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;
9. 'vaatimustenmukaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittajalla, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, on riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista tällaisen liikenteen harjoittamiseen ja se pystyy noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;
10. 'kaikilla kustannuksilla' tarjotuista palveluista aiheutuvia kustannuksia mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;
11. 'kansainvälisellä lentoliikenteellä' lentoliikennettä vähintään kahden valtion alueen yläpuolisessa ilmatilassa;
12. 'osapuolilla' Qatarina sekä Euroopan unionia ja sen jäsenvaltioita;



13. 'päätoimipaikalla' lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa sen osapuolen alueella, jossa lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, lentokelpoisuuden hallinta mukaan lukien, tapahtuvat;

14. 'kuljetusmaksuilla' hintoja, jotka maksetaan rahdin kuljettamisesta lentoliikenteessä (mitkä tahansa siihen liittyvät liikennemuodot mukaan luettuina), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;

15. 'omahuolinnalla' tilannetta, jossa lentoaseman käyttäjä huolehtii yhden tai useamman maahuolinta-alan palvelun suorittamisesta itselleen tekemättä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa näiden palvelujen suorittamisesta. Tässä määritelmässä lentoaseman käyttäjiä ei pidetä toisiinsa nähden kolmansina osapuolina, jos

a) yhdellä on osake-enemmistö toisesta, tai

b) molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa;

16. 'Qatarin tai EU:n jäsenvaltion talouden vakavalla häiriöllä' poikkeuksellista, (joko lyhyen tai pitkän aikavälin) tilapäistä ja merkittävää kriisiä, joka vaikuttaa Qatarin tai EU:n jäsenvaltion koko talouteen eikä ainoastaan johonkin tiettyyn alueeseen tai toimialaan;

17. 'ilman kaupallista tarkoitusta tapahtuvalla laskulla' muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;

18. 'tuella' hallituksen tai minkä tahansa muun julkisyhteisön millä tahansa tasolla myöntämää rahoitusta, mukaan lukien

I.varojen suora siirto ja varojen taikka vastuiden mahdollinen suora siirto;

II.menetetyt tai kantamatta jääneet tulot, jotka muuten olisi maksettava;

III.muiden tavaroiden tai palvelujen kuin yleisen infrastruktuurin tarjoaminen taikka tavaroiden tai palvelujen hankinta; tai

IV.maksut rahoitusmekanismiin tai yksityisen elimen valtuuttaminen tai määrääminen suorittamaan yksi tai useampi i, ii ja iii alakohdassa mainituista, tavanomaisesti valtiolle tai muulle julkisyhteisölle kuuluvista tehtävistä, kun kyseinen käytäntö ei tosiasiallisesti eroa valtioiden tavanomaisesti noudattamista käytännöistä,

ja joka oikeudellisesti tai tosiasiallisesti rajoittuu tiettyihin lentoliikenteen harjoittajiin ja josta koituu etua lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille. Hallituksen tai muun julkisyhteisön toteuttamasta taloudellisesta tukitoimesta ei katsota koituvan etua, jos yksityinen markkinatoimija olisi kaupallisista syistä toteuttanut saman taloudellisen tukitoimen;

19. Qatarin valtion osalta 'alueella' on sama merkitys kuin yleissopimuksen 2 artiklassa. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden osalta 'alueella' tarkoitetaan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen soveltamisalaan kyseisissä sopimuksissa määrättyihin edellytyksiin kuuluvien jäsenvaltioiden maa-alueita, sisävesiä ja aluemerta sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa;

20. 'käyttömaksulla' lentoliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai ilmailun turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

## I OSASTO

### TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET

#### 2 ARTIKLA

##### *Oikeuksien myöntäminen*

##### Reitit

1. Kumpikin osapuoli sallii toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittaa liikennettä seuraavilla reiteillä:

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajille:

Qatarissa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat – Euroopan unionissa sijaitsevat paikat – edelleen olevat paikat

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille:

Euroopan unionissa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat – Qatarissa sijaitsevat paikat – edelleen olevat paikat

Edellä tarkoitettujen reittien osalta

'paikoilla' tarkoitetaan yhtä tai useampaa paikkaa;

'Euroopan unionissa sijaitsevilla paikoilla' tarkoitetaan samassa EU:n jäsenvaltiossa tai EU:n eri jäsenvaltioissa sijaitsevaa yhtä tai useampaa paikkaa joko erikseen tai yhdessä ja missä tahansa tietyssä järjestyksessä.

##### Liikenneoikeudet

2. Kumpikin osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä syrjimättömyyden pohjalta:

a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;

b) oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;

c) oikeus harjoittaa kansainvälistä säännöllistä lentoliikennettä ja tilauslentoliikennettä kuljettaen pelkästään matkustajia, matkustajia ja rahtia yhdessä ja pelkästään rahtia:

i) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Euroopan unionissa sijaitsevien paikkojen välillä

a) kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksin ilman reitti-, kapasiteetti- ja/tai vuororajoituksia; ja

b) viidennen vapauden liikenneoikeuksin rahtikuljetuksissa Euroopan unionin ja liitteessä 2 olevassa 1 osassa lueteltujen edelleen olevien paikkojen välillä edellyttäen, että viidennen vapauden liikenneoikeuksia käytetään enintään seitsemän (7) viikoittaista vuoroa EU:n jäsenvaltiota kohti;

ii) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä Euroopan unionissa sijaitsevien paikkojen ja Qatarissa sijaitsevien paikkojen välillä

a) kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksin ilman reitti-, kapasiteetti- ja/tai vuororajoituksia; ja

b) viidennen vapauden liikenneoikeuksin rahtikuljetuksissa Qatarin ja liitteessä 2 olevassa 2 osassa lueteltujen edelleen olevien paikkojen välillä edellyttäen, että viidennen vapauden liikenneoikeuksia käytetään enintään seitsemän (7) viikoittaista vuoroa EU:n jäsenvaltiota kohti.

Näiden liikenneoikeuksien käyttöön sovelletaan tämän sopimuksen liitteessä 1 olevia siirtymämääryksiä; ja

Selvyyden vuoksi todetaan, että niiden EU:n jäsenvaltioiden osalta, joiden voimassa olevissa kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa ja -järjestelyissä on Qatarin kanssa enintään seitsemän (7) viikoittaista vuoroa viidennen vapauden liikenneoikeuksien rahtikuljetuksissa, kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käytössä oleva viikoittaisten vuorojen kokonaismäärä siirtymäkauden lopussa on seitsemän (7).

d) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.

Toiminnallinen jousto

3. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat valintansa mukaan joillakin tai kaikilla lennoillaan, jotka liikennöidään 1 kohdassa määritetyillä reiteillä,

a) liikennöidä jompaankumpaan tai kumpaankin suuntaan;

b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

c) liikennöidä missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa välillä oleviin ja edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla oleviin paikkoihin 2 kohdan määräysten mukaisesti;

d) jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat;

e) siirtää missä tahansa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa (koneen vaihto eli change of gauge);

f) tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan kummankin osapuolen alueella tai sen ulkopuolella;

- g) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen halki;
- h) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin; ja
- i) liikennöidä saman palvelun puitteissa samassa EU:n jäsenvaltiossa tai Qatarissa useampaan kuin yhteen paikkaan (monikohdelennot).

Tämän kohdan a–i alakohdassa määrättyä toiminnallista joustoa voidaan soveltaa suunnasta riippumatta ja ilman maantieteellisiä rajoituksia menettämättä oikeutta kuljettaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä edellyttäen, että

- i) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Qatarissa sijaitsevaan paikkaan;
- ii) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Euroopan unionissa sijaitsevaan paikkaan.

4. Kumpikin osapuoli antaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien määritellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä, reititystä, lähtö- ja määräpaikkaa taikka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä muista kuin tullitoimintaan, teknisiin, operatiivisiin, ilma-liikenteen hallinnan turvallisuuteen, ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä, jollei tässä sopimuksessa muuta määrätä.

5. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta

- a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan EU:n jäsenvaltiossa matkustajia, matkatarvintoja, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan kyseisessä EU:n jäsenvaltiossa;
- b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Qatarissa matkustajia, matkatarvintoja, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan Qatarissa.

### 3 ARTIKLA

#### *Liikennöintiluvat*

1. Saatuaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on myönnettävä asianmukaiset liikennöintiluvat ja muut tekniset luvat mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä, kun seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta:
  - i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Qatarissa, ja sillä on Qatarin lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja on Qatarin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; ja

iii) lentoliikenteen harjoittaja on Qatarin ja/tai Qatarin kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut Euroopan unionin alueelle EU:n perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin oikeuden mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määriteltä; ja

iii) lentoliikenteen harjoittaja on Euroopan unionin taikka Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) tämän sopimuksen 13 ja 14 artiklan määräyksiä noudatetaan; ja

d) lentoliikenteen harjoittaja täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita hakemuksen käsittelevä osapuoli tavallisesti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

2. Osapuolet eivät saa liikennöintilupia ja teknisiä lupia myöntäessään syrjiä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajia.

3. Saatuaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen toisen osapuolen on tunnustettava ensin mainitun osapuolen kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvitykset aivan kuin nämä selvitykset olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä eivätkä ne saa tehdä asiassa muita kuin tämän sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa määrättyjä lisäselvityksiä. Selvyyden vuoksi todetaan, että tämä kohta ei kata turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusturvaan liittyvien selvitysten tunnustamista.

#### 4 ARTIKLA

*Luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan, peruuttaminen tilapäisesti ja rajoittaminen*

1. Kumpikin osapuoli voi evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai tekniset luvat taikka asettaa niille ehtoja tai rajoituksia taikka muutoin evätä tai keskeyttää tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan taikka asettaa sille ehtoja tai rajoituksia, jos

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole Qatarissa tai sillä ei ole Qatarin lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;

- ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Qatarin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai
  - iii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Qatarin ja/tai Qatarin kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa;
- b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:
- i) lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Euroopan unionin alueelle EU:n perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole Euroopan unionin oikeuden mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;
  - ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty; tai
  - iii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Euroopan unionin taikka Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa;
- c) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut tämän sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä ja/tai niitä lakeja ja määräyksiä, joita hakemusta tarkasteleva osapuoli soveltaa tavanomaisesti kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Jos osapuolella on perusteltua syytä uskoa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan olevan jossakin 1 kohdassa tarkoitetuista tilanteista, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa.

3. Tällaiset neuvottelut on aloitettava mahdollisimman pian ja viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tai sovitussa ajassa neuvottelujen aloittamisesta tai jos sovittuja korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan.

4. Sen estämättä, mitä 3 kohdassa määrätään, osapuoli voi 1 kohdan c alakohtaan vedoten toteuttaa välittömiä tai kiireellisiä toimia hätätilanteessa tai estääkseen sen, että määräysten rikkominen jatkuu. Selvyuden vuoksi todetaan, että rikkomisen jatkuminen edellyttää, että kysymys määräysten rikkomisesta on jo otettu esille osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välillä.

## 5 ARTIKLA

### *Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen*

Osapuolet tunnustavat lentoliikenteen harjoittajiensa omistuksen ja määräysvallan asteittaisesta vapauttamista aiheutuvat potentiaaliset hyödyt. Sopimuspuolet sopivat tarkastelevansa sopivassa vaiheessa sekakomiteassa lentoliikenteen harjoittajien omistuksen ja määräysvallan vastavuoroista vapauttamista. Tämän tarkastelun perusteella sekakomitea voi tämän sopimuksen 25 artiklan mukaisesti suositella muutoksia tähän sopimukseen.

## 6 ARTIKLA

### *Lakien ja määräysten noudattaminen*

1. Osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava niitä maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä, joita asianomaisella alueella sovelletaan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöiviin ilma-aluksiin.
2. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, miehistö, matkavarat, rahti ja/tai posti tulevat toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai lähtevät sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen osapuolen alueella sovellettavia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin maahanpääsyä, maassalooa tai maasta poistumista (mukaan luettuna maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).
3. Osapuolten on sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien toteuttavan osapuolen alueella toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että kuljetettavana on ainoastaan henkilöitä, joilla on toisen osapuolen alueelle tulemiseen tai sen kautta kulkemiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

## 7 ARTIKLA

### *Tasapuolinen kilpailu*

1. Osapuolet sopivat, että niiden lentoliikenteen harjoittajilla on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjonnassa.
2. Osapuolet
  - a) sisäisiä menettelyjään ja prosessejaan käyttäen kieltävät lainkäyttöalueillaan kaikenlaisen syrjinnän tai epäoikeudenmukaiset käytännöt, jotka vaikuttaisivat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa, ja poistavat tällaisen syrjinnän ja tällaiset käytännöt, jos niitä esiintyy;
  - b) eivät myönnä eivätkä salli tukia millekään lentoliikenteen harjoittajalle, jos ne vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja tasa-arvoisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa.
3. Sen estämättä, mitä 2 kohdan b alakohdassa määrätään, sallittuja ovat
  - a) tuki maksukyvyttömille tai vaikeuksissa oleville lentoliikenteen harjoittajille edellyttäen, että
    - i) tuen ehtona on uskottava ja realistisiin olettamuksiin pohjautuva rakenneuudistus suunnitelma, jolla pyritään varmistamaan maksukyvyttömän tai vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa; ja

ii) kyseinen lentoliikenteen harjoittaja, sen sijoittajat tai osakkeenomistajat osallistuvat rakenneuudistuksen kustannuksiin merkittäväällä osuudella;

b) vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan tilapäinen maksuvalmiustuki, sellaisina lainoina tai lainatakuina, jotka on rajoitettu siihen määrään, joka tarvitaan kyseisen lentoliikenteen harjoittajan liiketoiminnan jatkamiseen rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelman laatimiseen tarvittavaksi ajaksi;

c) edellyttäen, että ne rajoittuvat vähimmäismäärään, joka tarvitaan niiden tavoitteen saavuttamiseksi ja että vaikutukset lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen pidetään mahdollisimman vähäisinä:

i) tuki luonnonmullistusten aiheuttaman vahingon korvaamiseksi;

ii) Qatarin tapauksessa tuet sen taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen; ja EU:n ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa tuet yhden tai useamman EU:n jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen;

d) tuet lentoliikenteen harjoittajille, joille on annettu selkeästi määritelty julkisen palvelun velvoite väestön olennaisten liikennetarpeiden täyttämiseksi tapauksissa, joissa markkina-voimat eivät pysty yksin tyydyttämään niitä, edellyttäen, että nämä tuet rajoittuvat kohtuulliseen korvaukseen kyseisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisesta.

4. Osapuolet varmistavat, että kaikki niiden lentoliikenteen harjoittajat, jotka tarjoavat lentoliikennepalveluja tämän sopimuksen mukaisesti, julkaisevat vähintään kerran vuodessa tilinpäätösraportin ja siihen liittyvän tilinpäätöksen, joka on ulkoisesti tarkastettu kansainvälisesti tunnustettujen tilinpäätösstandardien, kuten IFRS-standardien, mukaisesti; ja jos osapuoli myöntää tukea, kyseinen tuki yksilöidään erikseen tilinpäätösraportissa.

5. Kumpikin osapuoli antaa toisen osapuolen pyynnöstä sille 30 päivän kuluessa, elleivät osapuolet toisin sovi, tilinpäätösraportit ja muut tiedot, jotka voivat olla kohtuullisesti saatavissa, myös 4 kohdassa tarkoitettuja seikkoja koskevat tiedot, ja joita toinen osapuoli voi kohtuudella pyytää tarkistaakseen, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Kun tällaiset tiedot ovat kaupallisesti arkaluonteisia, pyynnön esittäneen osapuolen on sovellettava niihin luottamuksellista käsittelyä.

6. Kummankin osapuolen on omia sisäisiä menettelyjään ja prosessejaan käyttäen pantava täytäntöön ja sovellettava toimenpiteitä, joilla tosiasiallisesti kielletään ja estetään niiden lentoliikenteen harjoittajia

a) soveltamasta kilpailijoiden välisestä nimenomaisesta tai epäsuorasta sopimuksesta tai päätöksestä johtuvia yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy. Kielon soveltaminen voidaan lakkauttaa silloin, kun sopimukset, päätökset tai toimintatavat edistävät palvelujen tuottamisen tai jakelun parantamista taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistämistä antamalla kuluttajille samalla oikeudenmukaisen osan eduista i) asettamatta asianomaisille yhtiöille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja ii) antamatta näille yhtiöille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluja,

b) käyttämästä määräävää asemaa väärin tavalla, joka voi vaikuttaa osapuoleen saapuviin tai sieltä lähteviin lentoliikennepalveluihin, ja



c) soveltamasta lentoliikenteen harjoittajien keskittymiä, jotka olennaisesti estävät tehokasta kilpailua erityisesti määräävän aseman syntymisen tai vahvistumisen seurauksena.

7. Jos osapuoli, jäljempänä 'riitauttava osapuoli', katsoo, että sen liikenteenharjoittajien tasapuolisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla vaikuttavat haitallisesti

a) 2 kohdan a alakohdan nojalla kielletyt syrjintä tai epäoikeudenmukaiset käytännöt;

b) 2 kohdan b alakohdan nojalla kielletty tuki, joka ei kuulu 3 kohdassa mainittuihin tukiin;

c) 4 ja 5 kohdassa määrättyjen avoimuusvelvoitteiden noudattamatta jättäminen; tai

d) se, että toinen osapuoli ei noudata 6 kohdassa määrättyjä velvoitteita;

se voi toimia 8–10 kohdan mukaisesti.

8. Riitauttava osapuoli esittää toiselle osapuolelle kirjallisen neuvottelupyynnön, johon on liitetty kirjallinen selvitys, joka sisältää sen huomautukset ja aineelliset todisteet. Neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, jolleivät osapuolet toisin sovi. Neuvotteluja voidaan pyytää sekakomitean kautta.

9. Jos riitauttava osapuoli ja toinen osapuoli eivät pääse asiasta sopimukseen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa neuvottelujen alkamisesta tai osapuolten taikka sekakomitean sopimassa muussa määräajassa, riitauttava osapuoli voi toteuttaa toimenpiteitä sellaisia lentoliikenteen harjoittajia vastaan, jotka ovat harjoittaneet riitautettua toimintaa tai jotka ovat hyötyneet kyseisestä syrjinnästä, epäoikeudenmukaisista käytännöistä tai tuista. Riitauttavan osapuolen on ilmoitettava toiselle osapuolelle kirjallisesti aiottuista toimenpiteistä vähintään viisitoista (15) päivää ennen minkään tällaisen toimenpiteen täytäntöönpanoa.

10. Edellisen kohdan nojalla toteutettavien toimenpiteiden on oltava asianmukaisia ja oikeasuhteisia ja niiden laajuus ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, jotta voidaan lieventää riitauttavan osapuolen lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvaa vahinkoa ja poistaa aiheeton etu, jota toimenpiteiden kohteina olevat lentoliikenteen harjoittajat ovat saaneet.

11. Edellä olevan 9 kohdan nojalla toteutetut toimet ja toimenpiteet eivät rajoita kummankaan osapuolen oikeutta saattaa asia käsiteltäväksi tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisessa riitojenratkaisumenettelyssä.

12. Jos tämän sopimuksen 23 artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn saatetaan käsiteltäväksi tähän artiklaan liittyviä asioita, mainitun artiklan 10, 11 ja 12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.

13. Mikään tässä sopimuksessa ei saa vaikuttaa kummankaan osapuolen kilpailuviranomaisten tai niiden tuomioistuinten, jotka tarkastelevat uudelleen kyseisten viranomaisten päätöksiä, valtuuksiin ja valtaan eikä rajoittaa tai vaarantaa niitä. Osapuolen tämän artiklan 9 kohdan nojalla toteuttamat toimet eivät rajoita toimia ja toimenpiteitä, joihin mainitut viranomaiset ja tuomioistuimet voivat ryhtyä, mukaan lukien riitauttavan osapuolen toimet ja

toimenpiteet. Niiden tuomioistuinten päätökset, jotka tarkastelevat uudelleen kyseisten toimivaltaisten viranomaisten toimia ja toimenpiteitä, jätetään tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisen riitojenratkaisumenettelyn ulkopuolelle.

## 8 ARTIKLA

### *Kaupalliset mahdollisuudet*

#### Liiketoiminta

1. Osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että kaupallisten toimijoiden liiketoiminnan esteet haittaisivat tämän sopimuksen myötä toteutuvien hyötyjen saavuttamista. Sen vuoksi osapuolet aloittavat tehokkaan ja vastavuoroisen toiminnan kummankin osapuolen kaupallisen toiminnan harjoittajien liiketoimintaa haittaavien esteiden poistamiseksi, jos tällaiset esteet voivat haitata kaupallista toimintaa tai vääristää kilpailua taikka vaikuttaa tasapuolisiin toimintanedellytyksiin.

2. Tämän sopimuksen 22 artiklan mukainen sekakomitea laatii liiketoimintaa ja kaupallisia mahdollisuuksia koskevan yhteistyömenettelyn. Osapuoli voi pyytää tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti sekakomiteaa kokoontumaan tämän artiklan soveltamiseen liittyvien mahdollisten kysymysten ratkaisemiseksi.

#### Lentoliikenteen harjoittajien edustajat

3. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa toisen osapuolen alueella käyttöön lentoliikenteen tarjoamiseen ja siihen liittyvien toimintojen edistämiseen ja myyntiin tarvittavat toimitukset sekä tilat ja laitteet, mukaan lukien oikeus myydä ja kirjoittaa sekä omia että minkä tahansa toisen lentoliikenteen harjoittajan lippuja ja/tai lendorahikirjoja.

4. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. Kumpikin osapuoli helpottaa ja nopeuttaa tarvittaessa työlupien myöntämistä asiaa koskevien voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti tässä kohdassa tarkoitettujen toimistojen henkilöstölle, enintään yhdeksänkymmentä (90) päivää kestäviä eräitä tilapäisiä tehtäviä suorittava henkilöstö mukaan luettuna. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat vapaasti päättää työskennellä valitsemansa myyntiedustajan kanssa tai ilman myyntiedustajaa toisen osapuolen alueella.

#### Maahuolinta

5. Kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on toisen osapuolen alueella maahuolinnan osalta oikeus

a) hoitaa itse oma maahuolintansa ("omahuolinta"); tai

b) valita sellaisista kilpailevista maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavista palveluntarjoajista, myös toisten lentoliikenteen harjoittajien joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti, jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

Tämän kohdan a ja b alakohdan mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa ainoastaan lentoaseman turvallisuusnäkökohdista johtuva käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin puute. Jos tällaiset rajoitukset rajoittavat omahuolintaa, estävät tai sulkevat sen pois ja jos maahuolintapalvelujen tarjoajien välillä ei ole tehokasta kilpailua, asianomainen osapuoli varmistaa, että kaikkia tällaisia palveluja on saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoliikenteen harjoittajille; tällaisten palvelujen hinnat on vahvistettava asianmukaisin, puolueettomin, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla

6. Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen määräyksiä, ohjeita ja menettelyjä lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseksi sen alueella sijaitsevilla lentoasemilla sovelletaan avoimesti, tehokkaasti, syrjimättömästi ja nopeasti.

Toimintasuunnitelmat, ohjelmat ja aikataulut

7. Osapuoli saa vaatia tämän sopimuksen mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen toimintasuunnitelmien, ohjelmien tai aikataulujen ilmoittamista ainoastaan tiedoksi. Jos osapuoli vaatii tällaista ilmoittamista, sen on huolehdittava siitä, että ilmoitusvaatimuksista ja -menettelyistä aiheutuu lentoliikenteen asiamiehille ja toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille mahdollisimman vähän hallinnollisia rasitteita.

Myynti, paikalliset kulut ja varojen siirto

8. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan sen nimeämien myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä taikka muuta käytettävissä olevaa kanavaa käyttäen. Kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja, ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

9. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset menonsa, mukaan luettuna muun muassa polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat halutessaan maksaa tällaiset menot toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa markkinavaihtokurssilla.

10. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on pyynnöstä oikeus vaihtaa ja lähettää paikallisia tuloja vapaasti milloin ja millä tavoin tahansa vapaasti vaihdettavissa olevassa valuutassa toisen osapuolen alueelta haluamaansa maahan. Valuutan vaihto ja lähettäminen on turvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä markkinavaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa, eikä niistä peritä muita maksuja kuin pankkien tällaisesta vaihtamisesta ja lähettämisestä tavallisesti veloittamat maksut.

Yhteiset markkinointijärjestelyt

11. Tässä sopimuksessa tarkoitettuja palveluja hoitaessaan tai tarjotessaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

- a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa;
- b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja/tai
- c) minkä tahansa maan pintakuljetusten (maa- ja vesikuljetukset) tarjoajan kanssa,

mikäli i) lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on asianmukaiset liikenneoikeudet, ii) markkinoivalla lentoliikenteen harjoittajalla on tarvittavat asianmukaiset reittioikeudet ja iii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat sääntelyvaatimukset.

12. Tämän sopimuksen mukaisia palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin, kotimaan liikenteessä toimivan lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jos i) tämä on osa kansainvälistä matkaa ja ii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat vaatimukset. Tässä kohdassa kotimaan liikenteellä tarkoitetaan EU:n jäsenvaltion alueella kulkevaa reittiä, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja; ja Qatarin alueella kulkevaa reittiä, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on Qatarin lentoliikenteen harjoittaja.

13. Kun myydään matkustajakuljetusta, johon liittyy yhteisiä markkinointijärjestelyjä, ostajalle on ilmoitettava myyntipaikassa, tai joka tapauksessa lähtöselvityksessä tai, jos lähtöselvitystä ei vaadita jatkolennoille, koneeseen noustessa, mitkä kuljetuspalvelun tarjoajat liikennöivät kutakin matkan osuutta.

#### Intermodaalikuljetukset

14. Kun on kyse matkustajaliikenteestä, pintakuljetusta tarjoaviin yrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään.

15. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja niitä tarjoavilta lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetuksen tarjoajien kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten litorahtikuljetusten tarjoajien suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia intermodaalisia rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

#### Luvakkeet ja tuotemerkit

16. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti

soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

#### Vuokraus

17. Osapuolet myöntävät toistensa lentoliikenteen harjoittajille oikeuden tarjota tämän sopimuksen nojalla palveluja

- a) käyttämällä miltä tahansa vuokralleantajalta ilman miehistöä vuokrattua ilma-alusta;
- b) käyttämällä muilta vuokralleottajan osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta;
- c) käyttämällä minkä tahansa muun maan kuin vuokralleottajan osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta, edellyttäen, että vuokraaminen on perusteltua vuokralleottajan poikkeuksellista tarvetta tai kausiluonteista kapasiteettitarvetta varten tai toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseksi ja että vuokrauksen kesto rajataan siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä kyseisten tarpeiden täyttämiseksi ja kyseisten ongelmien selvittämiseksi.

Asianomaiset osapuolet voivat edellyttää, että niiden toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät vuokrausjärjestelyt tässä kohdassa vahvistettujen ehtojen sekä sovellettavien lentoturvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten noudattamisen varmentamiseksi. Jos osapuoli edellyttää tällaista hyväksyntää, sen on pyrittävä nopeuttamaan hyväksyntämenettelyjä ja minimoimaan asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille aiheutuva hallinnollinen rasite. Selvyyden vuoksi todetaan, etteivät tämän kohdan määräykset rajoita osapuolen sellaisten lakien ja asetusten soveltamista, jotka koskevat kyseisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittamaa ilma-alusten vuokrausta.

#### 9 ARTIKLA

##### *Tullit*

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä osapuolen alueelle toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitetuina määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat sillä edellytyksellä, että ne pysyvät ilma-aluksessa, vastavuoroisuuden perusteella vapaita kaikista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaveroista, tulleista, valmisteveroista, tarkastusmaksuista, arvonnäköveroista (alv) ja muista vastaavista välillisistä veroista sekä muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita

- a) kansalliset tai paikalliset viranomaiset taikka Euroopan unioni asettavat ja
- b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, on vapautettava vastavuoroisesti myös

- a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;
- b) osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten;
- c) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutus- tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa silloinkin, kun näitä tarvikkeita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;
- d) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksena käyttää niitä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella; ja
- e) lentoasemilla tai rahtiterminalleissa käytettävät turvallisuus- ja turvalaitteet.
3. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja, korvauksia tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.
4. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen osapuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettaviksi mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.
5. Tässä artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.
6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen paikan välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.
7. Osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.
8. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän toimivaltaisten viranomaisten valvonnassa.

9. Tämä sopimus ei vaikuta jonkin EU:n jäsenvaltion ja Qatarin välillä voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräykseen.

## 10 ARTIKLA

### *Käyttömaksut*

1. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistuksen ja lennonjohdon käytöstä, perustuvat kustannuksiin eivätkä ole syrjiviä. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät ole epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot.

2. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lentoasemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen tilojen ja laitteiden ja palvelujen käytöstä, tämän sopimuksen 8 artiklan 5 kohdassa kuvatuista palveluista veloittavia maksuja lukuun ottamatta, eivät ole perusteettomasti syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näissä maksuissa on otettava huomioon kaikki kustannukset, joita maksuja periville toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasema- ja ilmailun turvaamislaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai niillä lentoasemilla, joilla sovelletaan yhteistä maksujärjestelmää, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Kaikkia näitä maksuja on joka tapauksessa sovellettava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien osalta ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja sovelletaan.

3. Kumpikin osapuoli edellyttää maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten sekä laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien vaihtavan keskenään tietoja, jotka voivat olla tarpeen maksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten on annettava käyttäjille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista käyttömaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta ne voivat esittää näkemyksiään ja huomioita ennen muutosten tekemistä.

## 11 ARTIKLA

### *Lentohinnat ja kuljetusmaksut*

1. Osapuolet antavat lentoliikenteen harjoittajiansa määritellä vapaasti lentohinnat ja kuljetusmaksut vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun perusteella.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia syrjimättömin perustein, että sen toimivaltaisille viranomaisille ilmoitetaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien kyseisen osapuolen alueelta tarjoamien palvelujen lentohinnat ja kuljetusmaksut yksinkertaistetussa muodossa ja ainoastaan tiedoksi. Lentoliikenteen harjoittajia ei saa vaatia tekemään tällaista ilmoitusta ennen kuin lentohintaa tai kuljetusmaksua aletaan soveltaa.

## 12 ARTIKLA

### *Tilastot*

1. Osapuolet tekevät sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan tilastotietojen vaihtoa liittyen tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen.
2. Kumpikin osapuoli antaa pyynnöstä toiselle osapuolelle syrjimättömin perustein, siten kuin osapuolten kansallisissa laeissa ja määräyksissä säädetään, tämän sopimuksen mukaista lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia ja jotka eivät ole luottamuksellisia ja kaupallisesti arkaluonteisia.

## II OSASTO

### SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ

## 13 ARTIKLA

### *Lentoturvallisuus*

1. Osapuolet korostavat pitävänsä tärkeänä tiivistä yhteistyötä ilmailun turvallisuuden alalla. Tämän vuoksi osapuolet sitoutuvat tarvittaessa lisäämään yhteistyötä onnettomuustutkiminnan, sääntelyn kehittämisen ja turvallisuustietojen vaihdon aloilla sekä osallistuakseen mahdollisesti toistensa valvontatoimintaan tai yhteisen valvontatoiminnan harjoittamiseksi sekä yhteisten hankkeiden ja aloitteiden kehittämiseksi.
2. Toinen osapuoli ja sen ilmailuviranomaiset kelpuuttavat lentoliikenteen harjoittamiseen lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja lupakirjat, jotka toinen osapuoli on antanut tai hyväksynyt ja jotka ovat edelleen voimassa, jos tällaiset todistukset ja lupakirjat on annettu tai hyväksytty vähintään yleissopimuksen mukaisten kansainvälisten standardien ja suositusten sekä lennonvarmistusmenetelmien mukaisesti ja niitä noudattaen.
3. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen sopimuspuolen noudattamista ja soveltamista ilmailun laitteistoja, ohjaamomiehistöä, ilma-aluksia ja lentotoimintaa koskevista turvallisuusstandardeista ja -vaatimuksista. Neuvonpidon on tapahduttava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä.
4. Jos neuvonpitoa pyytänyt osapuoli katsoo tällaisten neuvottelujen jälkeen, että toinen osapuoli ei noudata eikä valvo tehokkaasti tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla aloilla turvallisuusstandardeja ja -vaatimuksia, jotka, jollei toisin päätetä, vastaavat vähintään yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia, toiselle osapuolelle on ilmoitettava tällaisista havainnoista.

Toisen osapuolen on esitettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa korjaussuunnitelma, johon sisältyy täytäntöönpanon aikataulu. Osapuolten on sovittava korjaussuunnitelmasta ja sen aikataulusta ennen täytäntöönpanoa.

Jos toinen osapuoli ei toteuta asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä kohtuullisen ajan kuluessa, pyynnön esittäneellä osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen turvallisuusvalvonnan alaisuuteen kuuluvalla lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaa luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaa niille ehtoja tai rajoittaa



niiden soveltamista taikka muuten kieltäytyä hyväksymästä tällaisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, peruuttaa toiminta kokonaan tai tilapäisesti, asettaa sille ehtoja tai rajoittaa sen harjoittamista.

5. Kumpikin osapuoli hyväksyy sen, että toisen osapuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä mille tahansa osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimälle tai sen puolesta liikennöidylle ilma-alukselle toisen osapuolen alueella asematasotarkastuksen tarkistaakseen ilma-aluksen ja sen miehistön jäsenten asiakirjojen voimassaolon sekä ilma-aluksen ja sen laitteiden silmämääräisesti havaittavan kunnan edellyttäen, että tällainen tarkastus ei aiheuta lentotoiminnalle kohtuutonta viivytystä.

6. Jos osapuoli asematasotarkastuksen jälkeen katsoo, että ilma-alus tai lentotoiminta ei vastaa yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia ja lennonvarmistusmenetelmiä, kyseisen osapuolen on ilmoitettava ilma-aluksen käyttäjälle tällaisesta laiminlyönnistä ja pyydettävä tarvittaessa korjaavia toimia. Ilma-alusta käyttävän lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonnasta vastaavia toisen osapuolen toimivaltaisia viranomaisia voidaan tarvittaessa pyytää hyväksymään ilma-aluksen käyttäjän toteuttamat korjaavat toimet. Tästä huolimatta kumpikin osapuoli antaa oikeuden käyttää toisen osapuolen turvallisuusvalvonnan alaisuuteen kuuluville ilma-alusten käyttäjille tehtyjen asematasotarkastusten tuloksia.

7. Kummallakin osapuolella on oikeus toteuttaa viipymättä toimia kuten peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti liikennöintiluvat tai tekniset luvat tai rajoittaa niiden käyttöä taikka muutoin keskeyttää toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminta tai rajoittaa sitä, jos se katsoo, että tämä on ilmailun turvallisuudelle välittömästi aiheutuvan uhan vuoksi tarpeen. Tällaisia toimenpiteitä toteuttavan osapuolen on ilmoitettava tästä viipymättä toiselle sopimuspuolelle ja esitettävä perustelut toimenpiteilleen.

8. Tämän artiklan 4, 6 tai 7 kohdan mukaisesti toteutettujen osapuolen toimien on oltava tarpeellisia ja oikeasuhtaisia turvallisuuspuutteen korjaamiseksi, ja ne on keskeytettävä heti, kun niille ei enää ole perusteita.

## 14 ARTIKLA

### *Ilmailun turvaaminen*

1. Osapuolet korostavat sitoutumistaan ilmailun turvaamisen korkeimpien vaatimustasojen saavuttamiseen ja voivat tarvittaessa lisätä vuoropuhelua ja yhteistyötä tällä alalla.

2. Osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovaittävien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat.

3. Osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laitoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.
4. Osapuolet noudattavat keskinäisissä suhteissaan ICAOn vahvistamia ilmailun turvaamista koskevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja. Ne edellyttävät, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinaisen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat vähintään kyseisten lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.
5. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta, mukaan luettuna mutta ei yksinomaan matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa turvatarkastaminen, ruumassa kuljetettavien matkatavaroitten turvatarkastaminen, muiden kuin matkustajien turvatarkastaminen ja -valvonta, miehistö ja heidän mukanaan olevat tavarat mukaan luettuina, rahdin, postin, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvatarkastaminen ja -valvonta sekä kulunvalvonta lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueille. Näitä toimenpiteitä on tarkistettava, jotta niissä otetaan huomioon siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvat lisääntyneet uhkat. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että toisen sopimuspuolen alueellaan edellyttämiä ilma-alusten maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä turvallisuusmääräyksiä on noudatettava.
6. Osapuoli voi hyväksyä alueellensa pääsyä koskevia turvatoimenpiteitä sekä tietyn turvauhkan vuoksi toteutettavia kiireellisiä toimenpiteitä ottaen täysimääräisesti huomioon molempien osapuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen; tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava toiselle osapuolelle viipymättä. Kumpikin osapuoli suhtautuu myötämielisesti toisen osapuolen esittämiin pyyntöihin kohtuullisista erityisturvatoimista ja ottaa huomioon toisen osapuolen jo käyttöön ottamat turvatoimet ja toisen osapuolen esittämät näkemykset sekä mahdolliset haitalliset vaikutukset osapuolten väliseen lentoliikenteeseen. Kumpikin osapuoli ilmoittaa ennalta toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti pyytää sekakomiteaa kokoontumaan, tarvittaessa kiireellisesti, keskustelemaan tällaisista turvatoimista.
7. Kumpikin osapuoli tunnustaa kuitenkin, ettei tämän artiklan määräyksillä rajoiteta osapuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.
8. Kun siviili-ilma-alueeseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-alueen turvallisuutta, sen matkustajia tai miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.
9. Kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alue, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen

poistumisen salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään yhteisten neuvottelujen pohjalta aina kun se on mahdollista.

10. Kun osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan määräyksistä, kyseinen osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä tai sovitussa pidemmässä määräajassa. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tai edellä tavoin sovitussa pidemmässä ajassa, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Häätötilassa tai estääkseen sen, että tämän artiklan määräysten noudattamatta jättäminen jatkuu, osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimia välittömästi.

11. Tämän artiklan mukaisesti toteutettavien toimien on oltava tarpeellisia ja oikeasuhteisia turvallisuushan torjumiseksi, ja ne on keskeytettävä, kun toinen osapuoli noudattaa tämän artiklan määräyksiä tai kun tällaiset toimet eivät ole enää tarpeen.

## 15 ARTIKLA

### *Ilmaliikenteen hallinta*

1. Osapuolet tekevät yhteistyötä lennonvarmistuspalveluja koskevissa sääntelykysymyksissä, myös niiden valvonnassa. Yhteistyössä käsitellään ilmaliikenteen hallinnan suorituskykyyn liittyviä politiikkakysymyksiä, jotta voidaan optimoida lentojen yleinen tehokkuus, vähentää kustannuksia, minimoida ympäristövaikutukset ja parantaa järjestelmien turvallisuutta ja kapasiteettia.
2. Osapuolet kannustavat toimivaltaisia viranomaisiaan ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajiaan tekemään yhteistyötä yhteentoimivuuskysymyksissä jatkaakseen mahdollisuuksien mukaan osapuolten järjestelmien yhtenäistämistä, lieventääkseen ilmailun ympäristövaikutuksia ja jakaakseen tarvittaessa tietoja.
3. Osapuolet edistävät lennonvarmistuspalvelun tarjoajiensa yhteistyötä lentotietojen vaihdossa ja liikennevirtojen koordinoinnissa lentojen tehokkuuden optimoimiseksi, jotta voidaan parantaa resurssien käyttöä ja turvata ennakoitavuus, täsmällisyys ja palvelujen jatkuvuus.
4. Osapuolet sopivat tekevänsä yhteistyötä nykyaikaistamisohjelmien alalla, mukaan lukien kehittäminen, käyttöönotto ja parhaat käytännöt taloudellista tehokkuutta varten, ilmaliikenteen hallinta ja asiaankuuluvat lentopaikkoihin liittyvät näkökohdat, sekä edistävänsä vastavuoroista osallistumista validointi- ja demonstraatiotoimiin.

## 16 ARTIKLA

### *Ympäristö*

1. Osapuolet katsovat, että ympäristöä on tarpeen suojella edistämällä ilmailun kestävää kehittämistä. Osapuolet aikovat yhdessä tunnistaa ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyviä ongelmia.

2. Osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä, jotta voidaan tarkastella ja minimoida ilmailun ympäristövaikutukset tämän sopimuksen tavoitteet huomioon ottaen.
3. Osapuolet toteavat, että on tärkeää torjua ilmastonmuutosta ja siksi rajoittaa tai vähentää kotimaan ja kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä. Ne sopivat tekemänsä yhteistyötä näissä asioissa tarkoituksenaan kehittää ja ottaa käyttöön välineitä, kuten täytöntöönpanosäännöt kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) kehittämiseksi, sekä muissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ilmailualalla liittyvissä erityisen merkittävässä näkökohdissa.
4. Osapuolet sitoutuvat vaihtamaan tietoja ja käymään säännöllistä asiantuntijakeskustelua ilmailun ympäristövaikutuksia koskevan yhteistyön lisäämiseksi muun muassa seuraavilla aloilla:
  - a) ympäristöä vähemmän kuormittavaa ilmailuteknologiaa koskeva tutkimus ja kehitystyö;
  - b) ilmaliikenteen hallintaa koskevat innovaatiot, joilla pyritään vähentämään ilmailun ympäristövaikutuksia;
  - c) kestäviä vaihtoehtoisia ilmailupolttoaineita koskeva tutkimus ja kehitystyö;
  - d) näkemysten vaihtaminen ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyvistä kysymyksistä ja ilmastoon vaikuttavien ilmailun päästöjen vähentäminen; ja
  - e) melun torjunta ja seuranta ilmailun ympäristövaikutusten vähentämiseksi.
5. Lisäksi osapuolet pyrkivät lisäämään yhteistyötään kansainvälisen ilmailun kasvihuonekaasupäästöihin liittyvien toimenpiteiden osalta – myös rahoitusta ja teknologiaa koskevissa kysymyksissä – ympäristöön liittyviä monenvälisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan kunnioittaen.
6. Osapuolet tunnustavat tarpeen toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niihin puuttumiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia.

## 17 ARTIKLA

### *Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu*

Osapuolet vahvistavat tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus) mukaiset velvollisuutensa.

## 18 ARTIKLA

### *Kuluttajansuoja*

Osapuolet tekevät yhteistyötä suojellakseen kuluttajien etuja lentoliikenteessä. Tämän yhteistyön tavoitteena on saavuttaa korkeatasoinen kuluttajansuoja. Tätä varten osapuolet kuulevat toisiaan sekakomiteassa kuluttajien etua koskevista asioista, myös suunnittelemistaan toimenpiteistä, tavoitteenaan lisätä sääntelyn lähentämistä ja yhteensopivuutta siinä määrin kuin mahdollista.

## 19 ARTIKLA

### *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät*

1. Osapuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjillä on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen toiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen osapuolen alueella, mikäli kyseessä oleva tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on toisen osapuolen lakisääteisten vaatimusten mukainen.
2. Osapuolet poistavat kaikki olemassa olevat vaatimukset, jotka voivat rajoittaa osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien pääsyä toisen osapuolen markkinoille tai muuten rajoittaa kilpailua. Osapuolet pidättäytyvät hyväksymästä tällaisia vaatimuksia myöhemmin.
3. Kumpikaan osapuoli ei saa alueellaan asettaa toisen osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjille tai sallia niille asetettavan järjestelmien näytön suhteen muita vaatimuksia kuin ne, jotka se on asettanut omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä myyjille tai muille sen markkinoilla oleville tietokonepohjaisille paikanvarausjärjestelmille. Kumpikaan osapuoli ei saa estää tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjä, heidän toimittajiansa ja tilaajiansa tekemästä matkustuspalvelutietojen vaihdosta keskenään sopimuksia, joilla helpotetaan kattavien ja puolueettomien tietojen näyttämistä kuluttajille tai puolueettomia näyttöjä koskevien lakisääteisten vaatimusten täyttämistä.
4. Toisen osapuolen mahdolliset asiaankuuluvat viranomaisvaatimukset täyttävien osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen osapuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin muilla kyseisen toisen osapuolen markkinoilla toimivilla omistajilla ja käyttäjillä on.

## 20 ARTIKLA

### *Sosiaaliset näkökohdat*

1. Osapuolet tunnustavat, että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin. Osapuolet tekevät yhteistyötä tästä sopimuksesta johtuvien työllisyyskysymysten osalta erityisesti työllisyyteen, työelämän perusoikeuksiin, työehtoihin, sosiaaliturvaan ja työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun liittyvissä asioissa.
2. Osapuolet tunnustavat kummankin osapuolen oikeuden vahvistaa asianmukaiseksi katsomansa kotimaisen työsuojelun taso sekä hyväksyä tai muuttaa vastaavasti asiaa koskevaa lainsäädäntöään ja politiikkaansa kansainvälisten velvoitteidensa mukaisesti. Osapuolet varmistavat, etteivät niiden lainsäädännössä ja määräyksissä vahvistetut oikeudet ja periaatteet vaarannu.

3. Kumpikin osapuoli parantaa edelleen kyseistä lainsäädäntöään ja politiikkaansa kansainvälisten velvoitteidensa mukaisesti ja pyrkii tarjoamaan ja edistämään korkeatasoista työsuojelua ilmailualalla. Osapuolet tunnustavat, että työelämän peruseriaatteiden ja -oikeuksien loukkaamiseen ei voida vedota eikä sitä voida muutenkaan käyttää oikeutettuna kilpailuetuna ja ettei työnormeja saisi käyttää protektionistisiin tarkoituksiin.
4. Osapuolet toistavat sitoutuneensa kunnioittamaan, edistämään ja panemaan tehokkaasti täytäntöön ja soveltamaan työelämän peruseriaatteita ja -oikeuksia niiden velvoitteidensa mukaisesti, jotka johtuvat Kansainvälisen työjärjestön (ILO) jäsenyydestä sekä kansainvälisen työkonferenssin 86. istunnossaan vuonna 1998 hyväksymästä ILO:n julistuksesta työelämän peruseriaateista ja -oikeuksista ja sen seurannasta.
5. Osapuolet edistävät ILO:n ihmisarvoista työtä koskevan ohjelman tavoitteita ja kansainvälisen työkonferenssin 97. istunnossaan vuonna 2008 hyväksymän sosiaalisesti oikeudenmukaista globalisaatiota koskevan ILO:n julistuksen tavoitteita.
6. Kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan ratifioimaan ILO:n keskeiset yleissopimukset, jos se ei ole vielä sitä tehnyt. Osapuolet harkitsevat myös muiden ILO:n yleissopimusten ratifiointia ja näin ollen vastaavien kansainvälisten työ- ja sosiaalinnormien tehokasta täytäntöönpanoa, jotka ovat merkityksellisiä siviili-ilmailun alalla, ottaen huomioon kansalliset olosuhteet.
7. Kumpikin osapuoli voi pyytää sekakomitean kokousta käsittelemään tärkeänä pitämään työmarkkinakysymyksiä.

### III OSASTO

#### INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET

#### 21 ARTIKLA

##### *Tulkinta ja täytäntöönpano*

1. Sopimuspuolet myöntävät tässä sopimuksessa määrätyt oikeudet toisilleen. Kaikki tämän sopimuksen viittaukset osapuolen lentoliikenteen harjoittajille myönnettyihin oikeuksiin on ymmärrettävä ainoastaan viittauksiksi kyseiselle osapuolelle myönnettyihin oikeuksiin. Tämän sopimuksen määräyksiä ei voida tulkita siten, että niiden tarkoituksena olisi antaa oikeuksia tai asettaa velvoitteita, joihin osapuolen kansalaiset voivat vedota suoraan toisen osapuolen tuomioistuimissa.
2. Osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset tai erityiset toimenpiteet tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.
3. Käyttäessään tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan osapuolet toteuttavat asianmukaisia ja tavoitteisiinsa nähden oikeasuhteisia toimenpiteitä.
4. Osapuolten on pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.
5. Kumpikin osapuoli vastaa tämän sopimuksen asianmukaisesta soveltamisesta omalla alueellaan.

6. Jos jompikumpi osapuoli epäilee, että tämän sopimuksen määräyksiä on rikottu, se voi pyytää toiselta osapuolelta tietoja ja apua. Vastaanotettuaan tällaisen pyynnön toisen osapuolen on annettava kaikki tarvittavat tiedot ja apu, jollei sen sovellettavista laeista ja määräyksistä muuta johdu.

7. Tämä sopimus ei estä osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välisiä sekakomitean ulkopuolisia neuvotteluja ja keskusteluja lentoliikenteen kehittämiseen, ilmailun turvaamiseen, turvallisuuteen, ympäristöön, sosiaalipolitiikkaan, ilmaliikenteen hallintaan, ilmailun infrastruktuuriin, kilpailuun ja kuluttajansuojaan liittyvissä asioissa. Osapuolet ilmoittavat sekakomitealle tällaisten neuvottelujen ja keskustelujen tuloksista, joilla voi olla vaikutusta tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen.

8. Kun tässä sopimuksessa viitataan osapuolten väliseen yhteistyöhön muun muassa kaupallisten mahdollisuuksien, ilmailun turvaamisen, turvallisuuden, ympäristön, ilmaliikenteen hallinnan ja kuluttajansuojan aloilla, osapuolet pyrkivät löytämään yhteisen perustan yhteiselle toiminnalle tämän sopimuksen kehittämiseksi edelleen ja/tai sen toiminnan parantamiseksi asianomaisilla aloilla yhteisymmärryksen pohjalta.

## 22 ARTIKLA

### *Sekakomitea*

1. Kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta.

2. Sekakomitea vahvistaa työjärjestyksensä.

3. Sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää sekakomitean kokouksen koollekutsumista. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden (2) kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet toisin sovi.

4. Tämän sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi sekakomitea

a) vaihtaa tietoja, mukaan lukien tiedot lentoliikennepalveluihin mahdollisesti vaikuttavista osapuolten lakien, määräysten ja politiikan muutoksista sekä lentoliikennettä koskevat tilastotiedot;

b) antaa suosituksia ja tekee päätöksiä, jos tässä sopimuksessa nimenomaisesti niin määrätään;

c) kehittää yhteistyötä muun muassa sääntelykysymyksissä;

d) neuvottelee tämän sopimuksen soveltamiseen tai tulkintaan liittyvistä kysymyksistä sekä tarvittaessa lentoliikennekysymyksistä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä, kolmansien maiden kanssa ja monenvälisissä järjestelyissä, mukaan lukien mahdollisuus hyväksyä yhteinen lähestymistapa;

e) käsittelee tämän sopimuksen mahdollisia kehittämisaloja, mukaan lukien tämän sopimuksen muutoksia koskevat suositukset muiden osapuolten liittämiseksi tähän sopimukseen.

5. Sekakomitean suositukset ja päätökset hyväksytään yhteisymmärryksessä osapuolten välillä. Sekakomitean päätökset sitovat molempia osapuolia.

## 23 ARTIKLA

### *Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely*

1. Osapuolet voivat viedä mahdolliset tämän sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevat riidat tämän artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamista.

2. Jos osapuoli haluaa turvautua tässä artiklassa tarkoitettuun riitojenratkaisumenettelyyn, sen on ilmoitettava aikomuksestaan kirjallisesti toiselle osapuolelle ja pyydetävä sekakomitean koollekutsumista neuvotteluja varten, rajoittamatta kuitenkaan mahdollisia osapuolten aikaisempia neuvotteluja tämän sopimuksen nojalla.

3. Jos sekakomitean kokousta ei ole pidetty kahden (2) kuukauden kuluessa edellisessä kohdassa tarkoitettua pyynnön vastaanottamisesta tai osapuolten sopimaan päivään mennessä tai jos riitaa ei ole ratkaistu sekakomiteassa kuuden (6) kuukauden kuluessa mainitusta pyynnöstä, riita voidaan saattaa osapuolten suostumuksella henkilön tai elimen ratkaistavaksi. Jos osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen riidan siirtämisestä henkilön tai elimen ratkaistavaksi, riita on jommankumman osapuolten pyynnöstä asetettava välimiesmenettelyyn.

4. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 2 kohdassa määrätään, jos osapuoli on ryhtynyt toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista, riita voidaan välittömästi saattaa henkilön tai elimen ratkaistavaksi tai asettaa välimiesmenettelyyn.

5. Osapuolen, jäljempänä 'menettelyn aloittava osapuoli', on tehtävä välimiesmenettelyä koskeva pyyntö kirjallisesti toiselle osapuolelle, jäljempänä 'vastauksen antava osapuoli'. Menettelyn aloittavan osapuolen on pyynnössään esitettävä ratkaistavat kysymykset, kuvattava kyseessä oleva toimenpide ja selostettava, miksi se katsoo toimenpiteen olevan ristiriidassa tämän sopimuksen määräysten kanssa.

6. Elleivät menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli muuta sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välityslautakunta, joka muodostetaan seuraavasti:

a) menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli nimeävät kumpikin välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta. Näiden kahden välimiehen nimeämistä seuraavien kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli sopivat yhteisesti kolmannesta välimiehestä, joka toimii välityslautakunnan puheenjohtajana;

b) jos menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä tämän kohdan a alakohdan mukaisesti, joko menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi pyytää ICAOn neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan yhden tai useamman välimiehen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jos ICAOn neuvoston puheenjohtaja on Qatarin tai EU:n jäsenvaltion kansalainen, nimityksen tekee ICAOn neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.



7. Väilyslautakunnan asettamispäivä on päivä, jona viimeisin kolmesta välimiehestä hyväksyy nimityksensä.
8. Väilyslautakunta noudattaa työjärjestyä, jonka sekakomitea hyväksyy mahdollisimman pian, jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu ja tämän sopimuksen 22 artiklan 4 kohdan b alakohdan ja 5 kohdan mukaisesti. Väilyslautakunta vahvistaa omat menettelysääntönsä siksi, kunnes sekakomitea on hyväksynyt työjärjestyksen.
9. Menettelyn aloittaneen osapuolen pyynnöstä väilyslautakunta voi ennen lopullista väilytyspäätöstään antaa menettelyn aloittaneelle osapuolelle luvan väliaikaisiin korjaaviin toimenpiteisiin tai pyytää vastauksen antavalta osapuolelta väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä.
10. Väilyslautakunnan on annettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle viimeistään yhdeksänkymmenen (90) päivän kuluttua asettamispäivästään väilyraportti, jossa esitetään selvitetty tosiseikat, asiaa koskevien määräysten sovellettavuus sekä päätelmien ja annettavien suositusten perustelut. Jos väilyslautakunta katsoo, ettei tätä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, väilyslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin väilyslautakunta aikoo antaa väilyraporttinsa. Väilyslautakunnan on joka tapauksessa annettava väilyraporttinsa viimeistään sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.
11. Menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi neljäntoista (14) päivän kuluessa väilyraportin antamisesta toimittaa väilyslautakunnalle kirjallisen pyynnön tarkistaa tiettyjä väilyraportin kohtia. Tarkasteltuaan menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen väilyraportista esittämiä kirjallisia lausumia väilyslautakunta voi muuttaa raporttiaan ja tehdä tarpeelliseksi katsomiaan lisätutkimuksia. Lopullisen väilystuomion päätelmissä on käsiteltävä riittävästi alustavassa tutkintavaiheessa esitetyt väilytysväitteitä ja vastattava selkeästi menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen esittämiin kysymyksiin ja huomautuksiin.
12. Väilyslautakunnan on ilmoitettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle lopullinen väilytyspäätöksensä sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluessa väilyslautakunnan asettamispäivästä. Jos väilyslautakunta katsoo, ettei tätä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, väilyslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin väilyslautakunta aikoo antaa väilytyspäätöksensä. Väilyslautakunnan on joka tapauksessa annettava väilytyspäätöksensä viimeistään sadanviidenkymmenen (150) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.
13. Jos osapuoli on ryhtynyt toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista taikka jos väilyslautakunta menettelyn aloittaneen osapuolen tai vastauksen antavan osapuolen pyynnöstä määrää asian kiireelliseksi, sovellettavat tämän artiklan 10, 11 ja 12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.
14. Menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli voivat toimittaa lopullisen väilytyspäätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä kymmenen (10) päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä.

15. Jos välityslautakunta toteaa, että tätä sopimusta on rikottu eikä rikkomuksen tehnyt osapuoli noudata välityslautakunnan lopullista päätöstä tai ei löydä toisen osapuolen kanssa molempia tyydyttävää ratkaisua kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun välityslautakunta on antanut lopullisen päätöksensä, toinen osapuoli voi keskeyttää tästä sopimuksesta johtuvien vastaavien etujen soveltamisen, kunnes sopimusta rikkova osapuoli noudattaa välityslautakunnan lopullista välityspäätöstä tai menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli ovat löytäneet molempia tyydyttävän ratkaisun.

16. Kumpikin osapuoli vastaa nimeämänsä välimiehen kustannuksista. Muut välityslautakunnan kustannukset jaetaan tasan osapuolten kesken.

## 24 ARTIKLA

### *Suhde muihin sopimuksiin*

1. Tällä sopimuksella keskeytetään sellaisten aikaisempien sopimusten ja järjestelyjen soveltaminen osapuolten välillä, joiden kohde on sama, ellei tämän artiklan 2 ja 7 kohdasta muuta johdu, paitsi jos tämä sopimus irtisanotaan.

2. EU:n jäsenvaltion ja Qatarin välisen aikaisemman lentoliikennesopimuksen tai järjestelyn määräyksiä, jotka koskevat tämän sopimuksen 2, 3, 8 ja 11 artiklan soveltamisalaan kuuluvia asioita, sovelletaan edelleen osana tätä sopimusta, jos ne ovat asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kannalta edullisempia ja/tai joustavampia. Kaikki oikeudet ja edut, jotka kyseisten määräysten mukaisesti kuuluvat asianomaisten EU:n jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajille, kuuluvat kaikille Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille.

3. Edellistä kohtaa sovellettaessa mahdolliset osapuolten väliset riidat siitä, ovatko osapuolten välisten aikaisempien sopimusten tai järjestelyjen mukaiset määräykset tai kohtelu edullisempia ja/tai joustavampia, ratkaistaan tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisessa riitojenratkaisumenettelyssä.

4. Mahdollisiin uusiin liikenneoikeuksiin, joita Qatar voi myöntää EU:n jäsenvaltiolle tai EU:n jäsenvaltio Qatarille tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen, sovelletaan tätä sopimusta, eikä niillä saa aiheuttaa syrjintää Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien välillä. Näistä järjestelyistä on ilmoitettava viipymättä sekakomitealle.

5. Sekakomitea laatii luettelon tämän artiklan 2 ja 4 kohdassa tarkoitetuista liikenneoikeuksista koskevista määräyksistä ja järjestelyistä ja pitää sen ajan tasalla.

6. Jos osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAOn lentoliikenteen alalla tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisessa sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tällaisten muutosten huomioon ottamiseksi.

7. Mikään tässä sopimuksessa ei vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja Qatarin nykyisten ja tulevien sopimusten pätevytyteen ja soveltamiseen niiden suvereniteettiin kuuluvien alueiden osalta, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetun ”alueen” määritelmän piiriin.

## 25 ARTIKLA

### *Muutokset*

Osapuolet voivat päättää tämän sopimuksen muutoksista tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti pidettyjen neuvottelujen perusteella. Muutokset tulevat voimaan tämän sopimuksen 29 artiklassa määrätyn ehdoin.

### 26 ARTIKLA

#### *Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen*

1. Tämä sopimus on avoinna liittymistä varten valtioille, joista on tullut EU:n jäsenvaltioita sopimuksen allekirjoittamispäivän jälkeen.
2. Tällaisessa tapauksessa kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion liittyminen sopimukseen tapahtuu tallettamalla liittymiskirja Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin huostaan, joka ilmoittaa Qatarille liittymiskirjan tallettamisesta ja talletuspäivästä. Kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion liittyminen tulee voimaan kolmantenaakymmenentenä päivänä siitä päivästä, jona liittymiskirja on talletettu.
3. Tämän sopimuksen 24 artiklan 1, 2, 3 ja 7 kohtaa sovelletaan soveltuvin osin sopimukseen ja järjestelyihin, jotka ovat voimassa silloin, kun Euroopan unionin jäsenvaltio liittyy sopimukseen.

### 27 ARTIKLA

#### *Irtisanominen*

Kumpi tahansa osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti ICAO:lle ja YK:n pääsihteeristölle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä yhden (1) vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta osapuolten sopimuksella ennen mainitun ajanjakson päättymistä.

### 28 ARTIKLA

#### *Sopimuksen rekisteröinti*

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään ICAO:ssa yleissopimuksen 83 artiklan mukaisesti ja YK:n pääsihteeristössä YK:n peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

### 29 ARTIKLA

#### *Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja*

1. Tämä sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen tätä tarkoitusta varten tarvittavien oikeudellisten menettelyjen saattamisesta päätökseen.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi Qatar tekee ilmoituksen Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin tekee ilmoituksen Qatarille diplomaattikanavien kautta.
3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, osapuolet soveltavat tätä sopimusta väliaikaisesti, sovellettavien sisäisten menettelyjensä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä.
4. Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin toimii tämän sopimuksen tallettajana.

## 30 ARTIKLA

### *Todistusvoimaiset tekstit*

Tämä sopimus tehdään kahtena kappaleena bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, iirin, italian, kreikan, kroaatin, latvian, liettuan, maltan, portugalil, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakian, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin, viron ja serbian kielellä, ja kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaisia.

Jos kielitoisintojen välillä on eroavaisuuksia, sekakomitea päättää käytettävän tekstin kielestä.

TÄMÄN VAKUUDEKSI tätä varten alla mainitut asianmukaisesti valtuutetut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen. Tehty Luxemburgissa 18 päivänä lokakuuta vuonna 2021.

## **LIITE 1 SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET**

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdassa määrätään, kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön matkustaja-, yhdistelmä- ja rahtiliikenteessä ja viidennen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön rahtikuljetuksissa tietyillä reiteillä sovelletaan tämän liitteen siirtymämääräyksiä.
2. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen väliset kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeudet vapautetaan asteittain jäljempänä olevan 4–8 kohdan mukaisesti.
3. Viidennen vapauden liikenneoikeuksia rahtikuljetuksiin lisätään vaiheittain jäljempänä olevan 9 kohdan mukaisesti siten, että siirtymäkauden lopussa oikeudet on sovittuihin seitsemään (7) vuoroon viikossa.
4. Edellä 2 kohdassa mainittuihin EU:n jäsenvaltioihin ja näistä jäsenvaltioista liikennöitävissä palveluissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen oikeus kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksiin 7 ja 8 kohdan taulukoissa esitetyin viikoittaisin vuoroin ("Perustaso") kulloisillakin reiteillä.
5. Edellä 2 kohdassa mainittuihin EU:n jäsenvaltioihin ja näistä jäsenvaltioista liikennöitävien palvelujen vuoroja lisätään vaiheittain jäljempänä 7 ja 8 kohdan taulukoissa esitetysti. "Vaihe 1" tulee voimaan IATA:n talvikauden 2020–2021 ensimmäisenä päivänä ja seuraavat vaiheet ("Vaiheet 2–5") vastaavasti IATA:n talvikausien 2021–2022, 2022–2023, 2023–2024 ja 2024–2025 ensimmäisenä päivänä.

6. Kunkin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on IATA:n talvikauden 2024–2025 ensimmäisestä päivästä alkaen ("Vaihe 5") oikeus käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa myönnettyjä kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksia ilman reitti-, kapasiteetti- ja/tai vuororajoituksia Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja kaikissa EU:n jäsenvaltioissa sijaitsevien paikkojen välillä.

7. Kolmannen ja neljännen vapauden mukaisessa matkustaja- ja yhdistelmäliikenteessä osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä seuraava määrä viikoittaisia vuoroja:

- a. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	14	19	24	29	34	Rajoittamaton

- b. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Ranskassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Pariisi	21	21	21	21	21	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Nizza	7	10	14	17	21	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Lyon	7	10	14	17	21	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	10	14	17	21	Rajoittamaton

- c. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Saksassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Frankfurt	14	18	21	24	28	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–München	14	18	21	24	28	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	11	14	17	21	Rajoittamaton

d.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Italiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	81	84	84	89	92	Rajoittamaton

e.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Amsterdam	10	12	14	14	17	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	7	14	17	21	Rajoittamaton

8.Kolmannen ja neljännen vapauden mukaisissa rahtikuljetuksissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä seuraava määrä viikoittaisia vuoroja:

a.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	35	39	42	45	49	Rajoittamaton

b.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Ranskassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	7	10	14	17	21	Rajoittamaton

c.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Saksassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	10	14	14	17	21	Rajoittamaton

d.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Italiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	19	21	21	24	28	Rajoittamaton

e.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	10	14	14	17	21	Rajoittamaton

9.Viidennen vapauden mukaisissa rahtikuljetuksissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määritellyt liikenneoikeudet kolmella (3) viikoittaisella vuorolla ("Perustaso") kunkin EU:n jäsenvaltion ja Qatarin välillä. Liikenneoikeuksia lisätään vaiheittain jäljempänä olevan taulukon mukaisesti siten, että viime vaiheessa oikeudet on yhteensä seitsemään (7) vuoroon viikossa. "Vaihe 1" tulee voimaan IATA:n talvikauden 2020–2021 ensimmäisenä päivänä ja seuraavat vaiheet ("Vaiheet 2–4") vastaavasti IATA:n talvikausien 2021–2022, 2022–2023 ja 2023–2024 ensimmäisenä päivänä.

Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4
3	4	5	6	7

10.Jos rahtikuljetuksiin ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista myönnettyjen viidennen vapauden liikenneoikeuksien maantieteellinen kattavuus poikkeaa tämän sopimuksen 2 artiklan 2

kohdan c alakohdassa määritetystä, kyseistä maantieteellistä kattavuutta voidaan tämän sopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti edelleen käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määritetyn maantieteellisen kattavuuden sijaan niiden vuorojen osalta, joihin oikeudet on myönnetty ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista.

## **LIITE 2**

### **VIIDENNEN VAPAUDEN LIIKENNEOIKEUKSIEN MAANTIETEELLINEN SOVELLETTAVUUS RAHTIKULJETUKSISSA**

#### **OSA 1**

Maantieteellinen soveltamisala tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdan i alakohdan b alakohdan soveltamiseksi: koko Pohjois- ja Etelä-Amerikan manner ja siihen kuuluvat saaret, Bermuda, osa Karibian saarista, Havaijin saaret (ml. Midway ja Palmyra). Sopimuksen allekirjoittamisen ajankohtana siihen kuuluvat

Pohjois-Amerikka

Kanada, Yhdysvallat, Meksiko

Karibian saaret ja Bermuda

Anguilla, Antigua ja Barbuda, Bahama, Barbados, Bermuda, Caymansaaret, Kuuba, Dominica, Dominikaaninen tasavalta, Grenada, Haiti, Jamaika, Montserrat, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinit, Trinidad ja Tobago, Turks- ja Caicossaaret, Brittiläiset Neitsytsaaret

Keski-Amerikka

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

Etelä-Amerikka

Argentiina, Bolivia, Brasilia, Chile, Kolumbia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela

#### **OSA 2**

Maantieteellinen soveltamisala tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdan ii alakohdan b alakohdan soveltamiseksi: koko Aasia Iranista itään, mukaan lukien Iran, sekä siihen kuuluvat saaret, Australia, Uusi-Seelanti ja niille kuuluvat saaret sekä eräät Tyynenmeren saaret. Sopimuksen allekirjoittamisen ajankohtana siihen kuuluvat

Etelä-Aasia

Afganistan, Bangladesh, Bhutan, Intia (ml. Andamaanit), Malediivit, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Keski-Aasia

Kazakstan, Kirgisia, Mongolia, Venäjä, Tadžikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Itä-Aasia



Kiina, Hongkongin erityishallintoalue, Japani, Pohjois-Korea, Etelä-Korea, Macaon erityishallintoalue, Taiwan

**Kaakkois-Aasia**

Brunei Darussalamin valtio, Kambodža, Indonesia, Laos, Malesia, Myanmar/Burma, Papua-Uusi-Guinea, Filippiinit, Singapore, Thaimaa, Vietnam.

**Aasia, Tyynenmeren alue**

Amerikan Samoa, Australia, Joulusaari, Kookossaaret, Cookinsaaret, Fidži, Guam, Kiribati, Marshallinsaaret, Mikronesia, Nauru, Uusi-Seelanti, Niue, Norfolkinsaari, Pohjois-Mariaanit, Palau, Samoa, Salomonsaaret, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.