

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan hallituksen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien hallituksen välillä lentoliikenteestä tehdyn sopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä sopimusosapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta.

Sopimuksen mukaisesti lentoliikenne Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välillä olisi täysin vapaata eli määrällisiä tai reittirajoituksia ei olisi kummankaan maan lentoliikenteen harjoittajille.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
2 EUROOPAN UNIONIN LAINSÄÄDÄNTÖ	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	5
4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset	5
4.2 Ympäristövaikutukset	5
4.3 Muut vaikutukset.....	5
5 ASIAN VALMISTELU	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	13
3 VOIMAANTULO.....	13
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	13
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	13
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	15
4.3 Käsittelyjärjestys.....	18
LAKIEHDOTUS	19
lentoliikenteestä Yhdistyneiden arabiemiirikuntien kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	19
SOPIMUSTEKSTI	20
LIITE I.....	45
LIITE II.....	47

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välinen liikenne on ollut ensisijaisesti lomalentoihin perustuvaa tilauslentoliikennettä Dubaihin. Nykyisin Finnair Oyj:llä on kolmena päivänä viikossa suora edestakainen reittilento Helsinki-Vantaan lentoasemalta Dubaihin. Suomalaiset lentoyhtiöt ovat osoittaneet kiinnostusta laajentaa liikennöintiä Yhdistyneisiin arabiemiirikuntiin. Matkailun Euroopasta Yhdistyneisiin arabiemiirikuntiin ja erityisesti Dubaihin arvioidaan lähivuosina voimakkaasti kasvavan, koska maassa on panostettu voimakkaasti matkailupalvelujen kehittämiseen. Yhdistyneillä arabiemiirikunnilla on useisiin muihin arabivaltioihin nähden poikkeuksellisen monipuolinen talous, joka ei ole täysin riippuvainen öljyn ja maa-kaasun tuotannosta. Maata ja etenkin sen kaupallista keskusta Dubaita on kehitetty Persianlahden liike-elämän solmukohtana ja matkailukohteena (mm. maailman korkein rakennus Burj al-Arab-hotelli ja rannikon keinotekoiset palmusaaret).

Nykyisellään Yhdistyneiden arabiemiirikuntien Dubaissa sijaitsevan suurimman lentotaseen kautta kulkee vuosittain lähes 40 miljoonaa matkustajaa. Dubai on Lähi-itään sekä Aasiasta ja Australiasta Eurooppaan, Pohjois-Amerikkaan ja Afrikkaan matkustaville tärkeä välilaskupaikka. Matkustajaliikenteen lisäksi Dubain lentoasemalla käsitellään vuosittain miljoonia tonneja rahtia. Dubain lentoaseman lisäksi Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa on 41 lentoasemaa. Dubain jälkeen toiseksi suurin lentoasema on pääkaupungin Abu Dhabin lentoasema vajaalla 10 miljoonalla vuotuisella matkustajalla. Yhdistyneiden arabiemiirikuntien suurin lentoyhtiö on Emirates Ltd, joka on tällä hetkellä maailman toiseksi suurin lentoyhtiö ja kasvattaa jatkuvasti matkustajamääriään tavoitteena nousta maailman suurimmaksi lentoyhtiöksi lähivuosina.

Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Yhdistyneiden

Arabiemiirikuntien kanssa. Sopimusneuvotteluja Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien lentoliikenneviranomaisten kanssa on käyty vuodesta 2004 lähtien. Yhdistyneillä arabiemiirikunnilla on useiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden kanssa voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus.

Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että unionilla on yksinomainen toimivalta tiettyjen lentoliikennesopimuksiin liittyvien kysymysten osalta. 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 sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasa-arvoisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Komissio on hyväksynyt Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välisen neuvottelutuloksen 13 päivänä joulukuuta 2011.

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

2 Euroopan unionin lainsäädäntö

Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välistä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lento-

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

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

kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Euroopan komissio on hyväksynyt Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiiraaattien välisen neuvottelutuloksen 13 päivänä joulukuuta 2011.

Sopimuksen määräysten kuulumista Euroopan unionin toimivaltaan on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin luvussa 4.1.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välinen lentoliikennesopimus voimaan. Sopimus ehdotetaan saatettavaksi voimaan niin sanotulla blankettilailla, jonka voimaantuloa säädetään blankettiasetuksella.

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitetaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä sopimusosapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimuksen mukaisesti lentoliikenne Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välillä olisi täysin vapaata eli määrällisiä tai reittirajoituksia ei olisi kummankaan maan lentoliikenteen harjoittajille. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti myös liikennöidä maiden kautta sekä niistä kolmansiin maihin. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Lentoliikenteen Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

4.2 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Mikäli lentoliikenteen määrä olennaisesti kasvaa Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välillä, tällä voi olla jonkin verran vaikutuksia lentomelun ja muiden lentoliikenteen päästöjen kasvuun.

4.3 Muut vaikutukset

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

5 Asian valmistelu

Sopimusneuvotteluja Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välillä on käyty vuodesta 2004 alkaen. Euroopan komissio edellytti unionilainsäädännön pohjalta eräitä muutoksia Dubaissa 27 päivänä marraskuuta 2008 parafoituun lentoliikennesopimukseen. Muutoksista sovittiin osapuolten välillä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) Mumbaissa pitämän konferenssin yhteydessä 19 päivänä lokakuuta 2011.

Euroopan unionin komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti sopimuksen 13 päivänä joulukuuta 2011. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 8 päivänä maaliskuuta 2012. Sopimus allekirjoitettiin Suomen puolesta Dubaissa 22 päivänä heinäkuuta 2013.

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

Ulkoasiainministeriö on kiinnittänyt huomiota 16(2) artiklan delegointivaltuutukseen ja perustuslakivaliokunnan lausuntoon (PeVL 19/2010), joka ei koske sopimuskentekovaltuuden delegointia hallitukselta ministeriölle tai muulle viranomaiselle vaan toimivallan siirtoa kansainväliselle toimielimelle. Ulkoasiainministeriön lausunnon pohjalta on tätä tarkistettu artiklan perusteluissa.

Oikeusministeriöstä saatujen kommenttien perusteella on tarkistettu erityisesti lukua 4.2.

Sisäasiainministeriö on todennut lausunnossaan, että Dubain lentoasema on merkittävä kauttakulkuliikenteen solmukohta Lähi-idästä, Itä-Afrikasta ja Aasiasta Eurooppaan matkustaville ja ministeriö on tuonut esille, että lentoliikenteen vapauttaminen voisi lisätä pyrkimyksiä hyödyntää kasvavia liikennemahdollisuuksia myös laittomassa maahantulossa. Jo nykyisin Dubaihin sijoitettu yhteispohjoismainen poliisiyhdysmies on joutunut pysäyttämään Dubain lentoasemalla lukuisia Suomeen ilman asianmukaisia maahanmuuttolupia pyrkineitä matkustajia. Sisäasiainministeriön lausunnon pohjalta on täydennetty 4.1 luvun toimivallanjakoa 5 artiklan osalta.

Valtiovarainministeriö ja tulli ovat esittäneet lausunnoissaan tarkennuksia erityisesti 6 artiklan yksityiskohtaisiin perusteluihin sekä kyseisen artiklan määräysten kuulumisesta unionin toimivaltaan ja lainsäädännön alaan. Valtiovarainministeriön ja tullin lausunnoissa esitetyt kommentit on pyritty ottamaan huomioon yksityiskohtaisten perustelujen luvuissa 1, 4.1 ja 4.2.

Lausunnonantajien näkemykset on pyritty ottamaan huomioon jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

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

Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohdan a) –alakohta ja 4 artiklan 1 kohdan a) –alakohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 6 artiklan 7 kohta, 8 artikla, 11 artiklan 7 kohta ja 12 artiklan 4 kohta ovat EU-suositulausekkeiden mukaiset.

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

”ilmailuviranomaisella” Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien osalta yleistä siviili-ilmailuviranomaista (General Civil Aviation Authority) ja muuta henkilöä tai laitosta, joka on valtuutettu suorittamaan viranomaisen hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

”sopimuksella” nyt puheena olevaa sopimusta, sen liitteitä sekä sopimukseen ja liitteisiin tehtyjä muutoksia;

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

”nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla” tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

”täysillä kustannuksilla” palvelun tuottamisen kustannuksia sekä kohtuullista korvausta hallinnollisista yleiskustannuksista;

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

termeillä ”alue”, ”lentoliikenne”, ”kansainvälinen lentoliikenne”, ”lentoyhtiö” ja ”laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta” Kansainvälisen siviili-ilmailusopimuksen 2 ja 96 artikloissa tarkoitetuille termeille annettuja merkityksiä; sekä

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

2 artikla. Oikeuksien myöntäminen. Artiklassa määritellään kummankin osapuolen liikenteenharjoittajille myönnettävät oikeudet. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet myöntävät toisilleen sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Sopimuksen mukaista liikennettä ja sopimuksen mukaisia reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastavasti ”määrätyiksi reiteiksi”.

Artiklan 3 kohdan mukaan nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin, yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita käyttämällä yhteistä reittitunnusta (code-share), liikennöidä kaikkiin välillä oleviin paikkoihin kuten määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin ja kaikkiin määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin kuten välillä oleviin paikkoihin, jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin, tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen

ulkopuolella, ja kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa.

Artiklan 4 kohdan mukaan nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä millä tahansa reitin osalla tai osilla ilman rajoituksia, jotka koskevat liikennöitävien ilma-alusten tyyppin tai lukumäärän muutoksia missä tahansa reitin kohdassa. Artiklan 5 kohdan mukaan sopimusten määräysten ei katsota oikeuttavan osapuolen nimettyä lentoliikenteen harjoittajaa ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

3 artikla. *Nimeäminen ja lupien antaminen.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajan hoitamaan sovittua liikennettä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmoitettava toisen osapuolen ilmailuviranomaiselle. Artiklan 2 kohta sisältää määräykset niistä ehdoista, jotka lentoliikenteen harjoittajien on täytettävä saadakseen asianmukaiset luvat liikennöintiin. Lentoliikenteen harjoittajien tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain (1194/2009) 8 luvussa. Artiklan 3 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajan tultua nimetyksi ja kun sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen.

4 artikla. *Luvan peruuttaminen.* Artiklan mukaan liikennöintilupa voidaan peruuttaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty, tämän sopimuksen mukaisten liikenneoikeuksien käyttäminen olisi tosiasiallisesti Suomen tai Yhdistyneiden arabiemiirikuntien ja kolmannen valtion välisessä sopimuksessa määrättyjen liikenneoikeuksien rajoitusten kiertämistä tai jos lento-

liikenteen harjoittaja on laiminlyönyt tämän sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, on sovellettava toisen osapuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoliikenteen harjoittajaan. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa ja maahan muuttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella. Artiklan 3 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Rajoitus ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojä, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan. Välitön läpikulkumatka tarkoittaa esimerkiksi Dubaista Helsingin kautta New Yorkiin tehtävää välitöntä läpikulkumatkaa, jossa maahantulotarkastus tehdään Yhdysvalloissa. Läpikulkumatka Suomen kautta toiseen Schengenvaltioon (esim. Dubaista Helsingin kautta Tukholmaan) edellyttää Suomessa Schengenin rajasäännöstön VI liitteen 2 kohdan mukaista perusteellista tulotarkastusta kolmannen maan kansalaisille.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuoli ei saa antaa omalle tai millekään muulle lentoliikenteen harjoittajalle etuoikeuksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kan-

sainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoliikenteen harjoittajaan nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

6 artikla. *Vapautus verosta, tulleista ja muista maksuista.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista ilma-alusten, niiden vakiovarusteiden, varaosien, poltto- ja voiteluaineiden sekä varastojen osalta. Edellytyksenä on, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

Artiklan 2 kohdan mukaan verottomuuksia, tullittomuksia ja maksuttomuksia myönnetään kohdan alakohdissa a-e mainituille tavaramaistoille, osille, tarvikkeille ja muille tavaroille. Artiklan 2 kohdan tuotteisiin sovelletaan Euroopan unionin tullikoodeksissa (neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92, jäljempänä tullikoodeksi) ja sen soveltamisasetuksessa (komission asetus (ETY) N:o 2454/93) säädettyjä tullimenettelyjä. Tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen nojalla väliaikainen maahantuonti kokonaan tuontitullitta myönnetään ainoastaan soveltamisasetuksen 555-578 artiklan mukaisesti ja tullietuuden myöntäminen tuotteille edellyttää käytännössä tulliviranomaisen lupaa.

Artiklan 3 kohdan mukaan 2 kohdassa tarkoitettut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisen antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

Artiklan 5 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin. Artiklan 6 kohdan mukaan ar-

tiklassa määrätty poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen osapuolen nimetyt lentoliikenteen harjoittajat ovat sopineet artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset.

Arvonlisäverolain (1501/1993) kansainvälisen kauppiaan liittyvää verottomuutta koskevassa 70 §:ssä on säädetty muun muassa ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana tapahtuvan tavaroiden myynnin verottomuudesta. Lain 94 §:ssä on säädetty muun muassa ilma-aluksen, varaosien ja varusteiden sekä lentoliikennetoiminnassa käytettävien maa- ja turvalaitteiden, opetusvälineiden, asiakirjojen ja lomakkeiden maahantuonnin verottomuudesta.

Artiklan 7 kohdan mukaan mikään tämän sopimuksen kohta ei saa estää Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä. Tällaisessa tapauksessa Yhdistyneillä arabiemiirikunnilla olisi samanlainen oikeus asettaa vastavuoroisesti ja syrjimättä samanlaisia veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle.

7 artikla. *Kapasiteettimääräykset.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on annettava lentoliikenteen harjoittajille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä. Artiklan 2 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittaja päättää tarjoamiensa kansainvälisten lentoliikennepalvelujen vuorotiheydestä ja kapasiteetista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet eivät saa yksipuolisesti rajoittaa lentoliikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan käyttämää lentokonetyyppeä tai -

tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä teknisistä, lentotoiminnallisista, ympäristö- tai tullisyistä ja rajoitukset toteutetaan yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

Artiklan 4 kohdan mukaan ei saa asettaa toisen osapuolen nimetyille lentoliikenteen harjoittajalle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esittää muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi sopimuksen tarkoituksen vastainen. Artiklan 5 kohdan mukaan osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimeämiltä lentoliikenteen harjoittajilta liikenneohjelmien ja yksittäisten lentojen tai toimintasuunnitelmien ilmoittamista. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä ilmoitukset viipymättä.

8 artikla. Hinnoittelu. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan päättää lentoliikennepalvelujen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain polkuhintojen ja/tai kohtuuttoman syrjivien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi, kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määrävän aseman väärinkäyttöön ja lentoliikenteen harjoittajien suojaamiseksi keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat esimerkiksi suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen.

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuoli voi vaatia toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajia ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähteivistä ja sinne suuntautuvista lennoista, tai hyväksyttämään ne ilmailuviranomaisella.

Artiklan 3 kohta sisältää määräykset siitä, että Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämän lentoliikenteen harjoittajan kokonaan Euroopan unionin sisällä tapahtuvasta kuljetuksesta perimiin hintoihin sovelletaan Euroopan unionin lainsäädäntöä. Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämät lentoliikenteen harjoittajat saavat kuitenkin periä kokonaan Euroopan unionin alueella tapahtuvasta kuljetuksesta samoja hintoja kuin muut lentoyhtiöt.

Artiklan 4 kohdan mukaan kumpikaan osapuoli ei saisi yksipuolisesti ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen hinnan käyttöönoton tai jakamisen estämiseksi, jota jommankumman osapuolen nimeämä lentoliikenteen harjoittaja esittää perittäväksi tai perii kansainvälisestä ilmakuljetuksesta.

Artiklan 5 kohta sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastaisia.

9 artikla. Lentoliikenteen harjoittajan edustus ja myynti. Artiklan 1 kohdan mukaan nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

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

10 artikla. Käyttömaksut. Artiklan 1 kohdan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoliikenteen harjoittajilta perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Artiklan 2 kohdan mukaan maksujen on oltava kustannusvastaavia. Ar-

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoliikenteen harjoittajien välisiä neuvotteluja sekä kannustettava toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä ja lentoliikenteen harjoittajia vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkaan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta. Artiklan 4 kohdassa todetaan, että osapuoli ei ole rikkonut kyseisen artiklan määräyksiä, ellei se jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut tai jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

11 artikla. Lentoturvallisuus. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehien, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Mikäli neuvottelujen jälkeen havaitaan, että toinen osapuoli ei ylläpidä tehokkaita turvallisuusnormeja, artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen on ilmoitettava havainnoista ja tarpeellisista toimenpiteistä. Asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin on ryhdyttävä sovitun määräajan kuluessa.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen missä tahansa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä lentotoiminnalle. Tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen laitteet ja sen kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

Artiklan 4 kohdan mukaan, jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määrä-

ajaksi. Artiklan 5 kohdan mukaan edellä tarkoitettujen toimenpiteiden keskeyttävä heti kun niille ei enää ole perustetta.

Artiklan 6 kohdan mukaan, jos osapuolen todetaan neuvotteluista ja korjaustoimenpiteiden pyynnöistä huolimatta edelleen toimivan sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien vastaisesti, asiasta tulisi ilmoittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) pääsihteerille. Pääsihteerille tulisi ilmoittaa myös tilanteen myöhemmästä tyydyttävästä ratkaisusta.

Artiklan 7 kohdan mukaan tämän sopimuksen turvallisuusmääräysten nojalla Yhdistyneille arabiemiirikunnille kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti myös siinä tapauksessa, että osapuoli on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa kolmas valtio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomaislainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa. Ilmailulain 4 luku sisältää säännökset artiklassa mainituista asematarkastuksista.

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

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tar-

peellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi. Artiklan 3 kohdan mukaan niiden on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa. Lisäksi osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet suostuvat siihen, että 3 kohdassa mainittujen ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudattavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelta lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-aluksen käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan unionin säännösten mukaisia turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

Artiklan 5 kohdan mukaan, kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai

lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

Artiklan 6 kohdan mukaan kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

13 artikla. *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* Artiklan mukaan molempien osapuolten nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkakunnalle tai paikkakunnalta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan. Lentoasemien tullipalvelujen tulee olla käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat halutesaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja lentorahtipalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakul-

jetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

Artiklan 2 kohdan mukaan kummankin osapuolen nimeämällä lentoliikenteen harjoittajilla on lupa kansainvälisen ilmakuljetuksen yhteydessä tarjota matkustajaliikennepalveluita omissa nimissään sopien yhteistyöjärjestelyistä sellaisten pintakuljetusten tarjoajien kanssa, joilla on oikeus tarjota pintakuljetuksia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti mihin tahansa paikkoihin ja mistä tahansa paikoista osapuolten alueella ja niiltä edelleen. Pintakuljetusten tarjoajiin ei sovelleta ilmakuljetuksia koskevia lakeja ja määräyksiä yksinomaan sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa pintakuljetusta omissa nimissään. Eri kuljetusmuotojen väliset kuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että matkustajia ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen. Pintakuljetusten tarjoajat voivat harkintansa mukaan päättää, osallistuvatko ne edellä tarkoitettuihin yhteistyöjärjestelyihin. Tietystä järjestelystä päättäessään pintakuljetusten tarjoajat voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edun, tekniset ja taloudelliset rajoitteet sekä tilan ja kapasiteetin rajoitukset.

14 artikla. *Reilu kilpailu.* Artiklan mukaan osapuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan kilpailuasemaan. Suomessa asiaa koskevat kansalliset säännökset ovat kilpailulaissa (948/2011).

15 artikla. *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu.* Artiklan 1 kohdan mukaan kummankin osapuolen ilmailuviranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinasta, soveltamisesta ja sen määräysten tyydyttävästä noudattamisesta. Artiklan 2 kohdan mukaan neuvottelujen jäädessä tuloksettomiksi on riita annettava osapuolten määräämän välittäjän tai sovittelulautakunnan ratkaistavaksi.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten on sovittava etukäteen välittäjän tai lautakunnan

työjärjestyksestä, toiminnan pääperiaatteista tai arviointiperusteista sekä välittäjään tai lautakuntaan turvautumisen ehdoista. Niiden on tarvittaessa harkittava myös tilapäisiä järjestelyjä tilanteen helpottamiseksi sekä sellaisten osapuolten osallistumismahdollisuutta, joihin erimielisyys voi suoraan vaikuttaa. Artiklan 4 kohdan mukaan välittäjä tai lautakunnan jäsenet voidaan nimetä ICAO:n ylläpitämästä pätevien asiantuntijoiden luettelosta. Asiantuntijat on valittava 15 päivän kuluessa siitä, kun pyyntö erimielisyyden antamisesta välittäjän tai lautakunnan ratkaistavaksi on vastaanotettu. Jos osapuolet eivät pääse yksimielisyyteen asiantuntijan tai asiantuntijoiden valinnasta, valinta voidaan jättää ICAO:n neuvoston puheenjohtajan tehtäväksi.

Artiklan 5 kohdan mukaan välitysmenettely olisi saatava päätökseen 60 päivän kuluessa siitä, kun välittäjä tai lautakunta aloittaa työnsä, ja asiasisältö olisi todettava ja mahdollinen suositus annettava 60 päivän kuluessa asiantuntijan tai asiantuntijoiden työn aloituksesta. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä vilpittömästi yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannaan väliittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, elleivät ne etukäteen sovi päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Jos osapuolet ovat etukäteen sopineet pyytävänsä vain asiasisällön toteamista, niiden on käytettävä näitä tosiasioita erimielisyyden ratkaisemiseen.

Artiklan 7 kohdan mukaan riidanratkaisumenettelyn kustannukset on arvioitava sen käynnistämisen yhteydessä ja jaettava tasan, mutta jako on voitava arvioida uudelleen lopullisen päätöksen mukaan. Artiklan 8 kohdan mukaan menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 18 artiklan mukaisesti.

16 artikla. *Muutokset.* Artiklan 1 kohdan mukaan, mikäli jompikumpi osapuoli pitää sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on

hyväksyttävä kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

Artiklan 2 kohdan mukaan sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan.

17 artikla. *Monenväliset yleissopimukset.* Artiklassa säädetään, että jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 15 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

18 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava ICAO:lle. 2 kohdan mukaan sopimus lakkaa olemasta voimassa 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi 14 päivän kuluttua siitä kun ICAO on sen vastaanottanut.

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

20 artikla. *Voimaantulo.* Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

2 Lakiehdotuksen perustelut

Perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan erityisellä voimaansaattamislailla. Tällaiset määräykset tulee saattaa voimaan lailla myös silloin, kun velvoitteen johdosta ei ole tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Koska Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiraattien välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan velvoitteiden toteuttamiseksi ei aineellista lainsäädäntöä ole tarpeen muuttaa, esitys sisältää ainoastaan ehdotuksen blankettilaiksi.

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

2 §. Pykälän mukaan sopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla siviili-ilmailuviranomaisella tarkoitettaisiin Suomessa Liikenteen turvallisuusvirastoa.

3 §. Pykälän mukaan sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan.

3 Voimaantulo

Sopimus tulisi voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet olisivat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet olisi suoritettu. Laki tulisi voimaan samanaikaisesti, kun sopimus tulisi voimaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopi-

muksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta joiltain osin unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omilla nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille.

Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta, johon sitoutuminen edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät.

Suomen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisöjen lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93) sekä lennonvarmistuspalvel-

lujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maa- huolinnasta (96/67/EY) ja poikkeamien ilmoittamisesta (2003/42/EY) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määritelmiä koskeva 1 artikla, 3 artiklan 2 kohta, 4 artiklan 1 kohta, 5 artikla, 7 artikla, 8 artikla, 10, 11 artiklan 3 kohta kuuluvat Euroopan unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Artiklan säästösten taustalla on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen (847/2004) säädökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 1 artiklan määritelmistä lentoliikenteen harjoittaja ja käyttömaksut on määriteltä unionilainsäädännössä (lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus (EY) N:o 1008/2008) ja lentoasemamaksudirektiivi 2009/12/EY) ja sitä käytetään sekä EU:n että jäsenvaltion toimivallassa olevissa sopimusmääräyksissä. Ne kuuluvat siten ensisijaisesti unionin toimivaltaan. Koska myös ilmailuviranomaiset hoitavat pitkälti tehtäviä, jotka määräytyvät kansainvälisen sääntelyn ja sen nojalla annetun EU-lainsäädännön mukaisia tehtäviä, myös ilmailuviranomaiset voidaan katsoa kuuluvan ensisijaisesti EU:n toimivaltaan. Sama koskee myös Kansainvälisen siviili-ilmailun sopimusta, aluetta, lentoliikennettä, kansainvälistä lentoliikennettä, lentoyhtiötä, sekä tässä tarkoitettua sopimusta Yhdistyneiden arabimiraattien kanssa. Chicagon sopimus on useissa EU-säädöksissä määritelty ja ulkosuhdeasetuksen nojalla jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten sopimusten voidaan katsoa kuuluvan unionin toimivaltaan. Täysien kustannusten määritelmä kuuluu täysin EU:n toimivaltaan, koska sitä käytetään vain EU:n toimivallassa olevissa määräyksissä.

Sopimuksen 3 artiklan ja 4 artiklan lupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat säännökset sekä 5 artikla määräysten soveltamista koskevien määräysten taustalla on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittumisvapaus, ul-

kosuhdeasetuksen 847/2004) säädökset ja lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus ((EY) N:o 1008/2008). Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä siltä osin kuin niillä on vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten väliseen lentoliikenteeseen sovelletaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat matkustajien tuloa osapuolen alueelle sekä maasta lähtöä. Rajatarkastusten osalta tämä tarkoittaa Suomea sitovan Schengenin rajasaännösten soveltamista (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 562/2006). Näin ollen kohdan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään veroista, tulleista ja muista maksuista vapauttamisesta, tullivalvonnasta ja ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardeihin ja suositeltuihin käytäntöihin, jotka on toimeenpantu Euroopan unionissa. Artiklan määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan. Neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92 yhteisön tullikoodeksista, komission asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä, neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009 yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta sekä neuvoston direktiiveissä 2006/112/EY, 2009/132/EY ja 2008/118/EY säädetään 6 artiklassa mainittujen tavaroiden tulli- ja verokohtelusta.

Sopimuksen 7 artiklassa säädetään lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisista ja yhtäläisistä kilpailuedellytyksistä, jotka perustuvat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklaan. Kapasiteettimääräyksiin vaikuttaa myös lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisöjen lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93). Näiltä osin 7 artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 8 artiklassa säädetään oikeudenmukaisesta hinnoittelusta ja hinnoittelurajoituksista, joista säädetään Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT)

101 ja 102 artiklassa ja näin ollen artikla kuuluu EU:n toimivaltaan. Artikla perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Artiklan 10 määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan. Artiklan mukaiset maksut perustuvat lentoasemamaksudirektiiviin (2009/12/EY), maahuolintadirektiiviin (96/67/ETY), lakiin lentoasemaverkosta ja lentoasemamaksuista (210/2011) ja lennonvarmistusmaksujen osalta komission asetukseen lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006), sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 1191/2010.

Lentoturvallisuutta koskeva 11 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan niin sanotun EASA-asetuksen ((EY) N:o 216/2008) johdosta. Artiklan 7 kohta perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Ilmailun turvaamista koskeva 12 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan siviili-ilmailun turvaamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen ((EY) N:o 300/2008) johdosta. Artiklan 4 kohta perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Artikla 13 kuuluu EU:n toimivaltaan tullipalveluja koskevien määräysten osalta Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 3 artiklan nojalla. Muilta osin kuitenkin artiklan määräykset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Kilpailukysymykset kuuluvat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan nojalla unionin toimivaltaan ja siten myös reilua kilpailua koskeva 14 artikla.

Kansalliseen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ovat edellä mainitun 13 artiklan lisäksi (muilta osin kuin tullipalvelut) 2 ja 9 artiklat sekä sopimukseen sisältyvät loppumääräykset (15–20 artiklat).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

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

Sopimuksen 1 artiklassa määritellään sopimuksessa käytettyjä käsitteitä. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan. Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Koska sopimuksessa ilmailuviranomaisilla on lainsäädännön alaan kuuluvia tehtäviä 3, 6, 12 ja 16 artiklassa, myös ilmailuviranomaisen määritelmä käsitteenä kuuluu lainsäädännön alaan. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät siviili-ilmailusta vastaavana viranomaisena perustuvat lakiin Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulakiin (1194/2009). Vastaavasti lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuvat velvoitteet ja oikeudet kuuluvat osin 2-10 ja 12-14 artiklassa lainsäädännön alaan ja siten myös lentoliikenteen harjoittajan määritelmä. Laskeutumista ilman kaupallista tarkoitusta käytetään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksia koskevassa 2 artiklassa ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan. Myös hinnan määritelmä voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan, koska 8 artiklan mukainen hinnoittelu kuuluu lainsäädännön alaan. Perustuslain 81 §:n mukaan veroista ja maksuista sekä niistä myönnettävistä vapautuksista säädetään aina lailla ja siten myös maksujen käsite kuuluu lainsäädännön alaan. Muilta osin tämän sopimuksen määritelmät eivät kuuluisi lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä ja ei-säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä

ja yli sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 73–76 §:ssä. Ilmailulain 1 § tunnustaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ensisijaisuuden, kun pykälässä säädetään, että ilmailulain säännöksiä noudatetaan, ellei unionilainsäädännöstä tai muista kansainvälisistä sitoumuksista muuta johdu. Sopimuksen 2 artiklan määräykset kuuluvat Suomessa lainsäädännön alaan, sillä niissä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Sopimuksen liitteessä sovitaan liikenneoikeuksien käyttämisen teknisistä yksityiskohdista.

Lentoliikenteen harjoittajan nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3–4 artiklat perustuvat Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 8 luvussa. Artiklat kuuluvat Suomessa lainsäädännön alaan. Sopimuksen 3 artiklan 1 kohta, 2 kohdan b-alkohta ja 3 kohta sekä 4 artiklan 1 kohdan b-alkohta ja 3 kohdan määräykset lainsäädännön alaan, sillä niissä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohta sisältää määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatalla olevien matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastuksista. Artiklan 4 kohdassa kielletään osapuolia myöntämästä etuoikeuksia lentoliikenteen harjoittajille. Artiklan määräykset sisältyvät ilmailulain 8 lukuun ja siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1-2 ja 5-6 kohta sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Artiklan 7 kohta koskee verojen, tullien tai muiden maksujen määräämistä. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Arvonlisäverolain 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen

tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta. Lain 94 §:ssä on säädetty muun muassa ilma-aluksen, varaosien ja varusteiden sekä lentoliiketoiminnassa käytettävien maa- ja turvalaitteiden, opetusvälineiden, asiakirjojen ja lomakkeiden maahantuonnin verottomuudesta. Artiklan 3 ja 4 kohdan määräyksiä vastaavia säännöksiä on Euroopan unionin aseuksissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Ilmailulain 73 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska ne koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 73 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatuun elinkeinopauden näkökulmasta. Artiklan määräykset sisältyvät ilmailulain 8 lukuun ja ne kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 9 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomesa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään käytösmaksuista. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 11 artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä sää-

detään ilmailulain 11 luvussa. Näin ollen sopimuksen 12 artikla kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 13 artikla kuuluu tullipalvelujen osalta lainsäädännön alaan (tullilaki 1466/1994). Oikeudesta valita rahdinkuljetta- ja sovitaan kuljetusmääräyksissä, joten tältä osin artiklan määräyksistä säädetään ensisijaisesti alemman asteen määräyksillä.

Reilusta kilpailusta säädetään kilpailulaissa. Siten sopimuksen 14 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 15 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä. Menettelyt eivät artiklan määräysten mukaan ole ehdottoman sitovia, koska välittäjä tai lautakunta voidaan käyttää erimielisyyden asiasisällön toteamiseen taikka oikaisukeinon tai ratkaisun suosittamiseen. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edistääkseen välimiesmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole sovittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen jatkamista. Välimiesmenettelyssä annetut ratkaisut voivat kuitenkin tietyissä tilanteissa olla sitovia. Tällöin voi tulla sitovasti ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvaksi lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaisista 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 sääntämisyjärjestykseen.

Sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen liitteitä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisen välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Sopimuksen liitteessä sovitaan 2 artiklan mukaisen liikenneoikeuksien käyttämisen teknisistä yksityiskohdista. Valtiosopimuksen tekovallan delegoinnista ei ole säännöksiä

perustuslaissa. Sopimuksentekovallan delegointi muodostaa poikkeuksen perustuslain 93 ja 94 §:n mukaiseen sääntelyyn, jonka mukaan sopimuksentekovalta kuuluu lähtökohtaisesti tasavallan presidentin toimivaltuuksiin ja eduskunta osallistuu kansainvälisten velvoitteiden hyväksymiseen. Sopimuksentekovaltaa voidaan siirtää muille viranomaisille valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen voimaansaattamislaila. Sopimuksentekovallan siirtoa koskevia määräyksiä voi sisältyä myös valtiosopimukseen, jolloin delegointi vaatii laintasoista sääntelyä, mikä yleensä toteutuu sopimuksen voimaansaattamista koskevalla blankettilaila.

Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Määräykset sopimuksentekovallan delegoimisesta, kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 15/1999 vp ja PeVL 16/2004 vp).

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoliikenteen harjoittajille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet. Sopimuksen liiteosa puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 16 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei

merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Siirrettävän toimivallan aineellinen merkitys on vähäinen, sillä sopimuksen liitteen I määräykset koskevat vain tiettyjä kuljetusjärjestelyjen yksityiskohtia. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

Sopimuksen liitteessä määrätään reiteistä, joilla lentoliikenteen harjoittajat voivat lentää, kaupallisista ja yhteisistä markkinointijärjestelyistä, joihin lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus osallistua. Määräykset eivät kuuluisi lainsäädännön alaan.

4.3 Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Myöskään 16 artiklan delegointimääräys ei hallituksen käsityksen mukaan vaikuta esityksen käsittelyjärjestykseen.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien hallituksen välillä Dubaissa 22 päivänä heinäkuuta 2013 tehdyn sopimuksen.

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

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Yhdistyneiden arabiemiirikuntien kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien hallituksen välillä Dubaissa 22 päivänä heinäkuuta 2013 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla siviili-ilmailuviranomaisella tarkoitetaan Liikenteen turvallisuusvirastoa.

3 §

Sopimuksen muiden määräysten ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 14 päivänä marraskuuta 2013

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Sopimusteksti***SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA YHDISTYNEIDEN
ARABIEMIIRIKUNTIEN HALLITUK-
SEN VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ****AIR SERVICES AGREEMENT BE-
TWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND AND THE
GOVERNMENT OF THE UNITED AR-
AB EMIRATES**

Suomen tasavallan hallitus ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien hallitus (jäljempänä "osapuolet"), jotka

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

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

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

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

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

haluavat edistää kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden kilpailuun markkinoilla ja jossa hallitusten väliintulo ja sääntely on mahdollisimman vähäistä,

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

haluavat helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

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

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

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 artikla

Article 1

*Määritelmät**Definitions*

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa käytettävä termi:

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

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta siviili-ilmailuviranomaista ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien osalta yleistä siviili-ilmailuviranomaista ja muuta henkilöä tai laitosta, joka on valtuutettu suorittamaan viranomaisen hoitamia tehtäviä, tai molempien osalta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Authority, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

2. "sopimus" tarkoittaa tätä sopimusta, sen liitteitä sekä sopimukseen ja liitteisiin tehtyjä muutoksia;

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

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

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

4. "nimetty lentoliikenteen harjoittaja" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoliikenteen harjoittajaa;

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

5. "täydet kustannukset" tarkoittaa palvelun tuottamisen kustannuksia sekä kohtuullista korvausta hallinnollisista yleiskustannuksista;

5. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

6. "hintaa" tarkoittaa hintaa tai maksua, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai sen asiamies perii matkustajien (ja heidän matkatavaroitensa) ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta lentoliikenteessä, mukaan lukien kansainväliseen lentokuljetukseen

6. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by air carriers, in-

mahdollisesti liittyvä pintakuljetus, sekä tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot;

7. termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa niille annettu merkitys; ja

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

2 artikla

Oikeuksien myöntäminen

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

a. oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli

b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä I määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastaavasti ”määräytyiksi reiteiksi”. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä kummankin osapuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

cluding their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

7. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and

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

Article 2

Grant of Rights

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

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex I to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the air carrier(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex I for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrättyllä reitillä jokainen nimetty lentoliikenteen harjoittaja voi valintansa mukaan millä tahansa tai kaikilla lennoillaan:

a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaankin tahansa tai molempiin suuntiin

b. yhdistää eri lennon numeroita yhteen ilma-aluksen lentoon

c. liikennöidä toisen osapuolen alueen takana oleviin, välillä oleviin sekä toisen osapuolen alueelta edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla reitin varrella oleviin paikkoihin yhdistellen näitä miten tahansa ja missä tahansa järjestyksessä

d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin

e. siirtää liikennettä mistä tahansa sen ilma-aluksesta mihin tahansa sen toiseen ilma-alukseen missä tahansa reitin kohdassa

f. liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana oleviin paikkoihin joko samalla tai eri ilma-aluksella tai lennon numerolla, sekä tarjota ja mainostaa tällaisia palveluja yleisölle kauttakulkuliikenteenä

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

h. kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi, ja

i. yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä liikenne on peräisin,

ilman suuntaa koskevia tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoliikenteen harjoittajan nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa.

4. Nimetty lentoliikenteen harjoittaja saa kuljettaa kansainvälistä lentoliikennettä millä tahansa edellä tarkoitettujen reittien osalla tai

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

d. Omit stops at any point or points;

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

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

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

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

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

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

4. On any segment or segments of the routes above, any designated air carrier may perform international air transportation with-

osilla ilman rajoituksia, jotka koskevat liikennöitävien ilma-alusten tyyppin tai lukumäärän muutoksia missä tahansa reitin kohdassa.

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

3 artikla

Nimeäminen ja lupien antaminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä yksi tai useampi lentoliikenteen harjoittaja hoitamaan sovittua liikennettä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Lentoliikenteen harjoittajan nimenneen osapuolen ilmailuviranomaisen on ilmoitettava nimeämisestä kirjallisesti toisen osapuolen ilmailuviranomaiselle, ja ilmoituksessa voidaan mainita, missä laajuudessa lentoliikenteen harjoittajalla on lupa harjoittaa tässä sopimuksessa määrättyä lentoliikennettä.

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

a) Suomen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan osalta:

(i) lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perustamissopimuksen mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin jäsenvaltion myöntämä Euroopan unionin lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa; ja

(ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentototimintaluvan myöntämisestä vastaavan Euroopan unionin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja asian-

out any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

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

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an air carrier or air carriers for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the air carrier to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party and may identify the extent to which the air carrier is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

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

a) in the case of an air carrier designated by Finland:

(i) the air carrier is established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Union and has a valid Operating Licence granted by a European Union Member State in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and

omainen ilmailuviranomainen on mainittu selvästi nimeämisessä; ja

(iii) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on voimassa olevan liikenneluvan myöntäneen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella; ja

(iv) lentoliikenteen harjoittaja on Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten ja/tai muiden liitteessä II lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta;

b) Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämän lentoliikenteen harjoittajan osalta:

(i) lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut Yhdistyneiden arabiemiirikuntien alueelle ja sillä on Yhdistyneiden arabiemiirikuntien lainsäädännön mukainen toimilupa; ja

(ii) lentoliikenteen harjoittaja on Yhdistyneiden arabiemiirikuntien jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen;

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

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

4 artikla

Luvan peruuttaminen

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

a) Suomen nimeämän lentoliikenteen har-

the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the air carrier has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid Operating Licence; and

(iv) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states;

b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is established in the territory of the United Arab Emirates and is licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates, and

(ii) the United Arab Emirates have and maintain effective regulatory control of the air carrier;

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

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

Article 4

Revocation of Authorisation

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

a) in the case of an air carrier designated by

joittajan osalta:

(i) lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perustamissopimuksen mukaisesti tai sillä ei ole Euroopan unionin jäsenvaltion myöntämää Euroopan unionin lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa; tai

(ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan Euroopan unionin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai asianomaista ilmailuviranomaista ei ole mainittu selvästi nimeämisessä; tai

(iii) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole voimassa olevan liikenneluvan myöntäneen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella; tai

(iv) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten ja/tai muiden liitteessä II lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa tai tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta; tai

(v) lentoliikenteen harjoittajalla on toisen Euroopan unionin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa, ja voidaan osoittaa, että harjoittamalla tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa sijaitseva paikka, mukaan luettuna toiminta, jota markkinoidaan suorana lentoyhteytenä tai joka täyttää suoran lentoyhteyden edellytykset, lentoliikenteen harjoittaja tosiasiallisesti kiertäisi kyseisessä Yhdistyneiden arabiemiirikuntien ja kyseisen toisen Euroopan unionin jäsenvaltion välisessä sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksia koskevia rajoituksia; tai

(vi) lentoliikenteen harjoittajalla on jonkin Euroopan unionin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa, Yhdistyneillä arabiemiirikunnilla ja kyseisellä Euroopan unionin jäsenvaltiolla ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta ja voidaan osoittaa, että esitetyn liikenteen harjoittamiseen tarvittavia liikenneoikeuksia ei ole vastavuoroisesti Yhdisty-

Finland:

(i) the air carrier is not established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence granted by a European Union Member State in accordance with European Union law; or

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

(iii) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid Operating Licence; or

(iv) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; or

(v) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that other European Union Member State; or

(vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that European Union Member State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available

neiden arabiemiirikuntien nimeämän liikenteenharjoittajan tai nimeämien liikenteenharjoittajien saatavilla;

b) Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämän lentoliikenteen harjoittajan osalta:

(i) lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Yhdistyneiden arabiemiirikuntien alueelle tai sillä ei ole Yhdistyneiden arabiemiirikuntien lainsäädännön mukaista toimilupaa; tai

(ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Yhdistyneiden arabiemiirikuntien jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai

(iii) lentoliikenteen harjoittajan osakeenemmistö ja määräysvalta on muun valtion kuin Yhdistyneiden arabiemiirikuntien kansalaisilla, ja voidaan osoittaa, että harjoittamalla tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy kyseisessä toisessa valtiossa sijaitseva paikka, mukaan luettuna toiminta, jota markkinoidaan suorana lentoyhteytenä tai joka täyttää suoran lentoyhteyden edellytykset, lentoliikenteen harjoittaja tosiasiallisesti kiertäisi Suomen ja kyseisen toisen valtion välisessä sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksia koskevia rajoituksia; tai

(iv) lentoliikenteen harjoittajan osakeenemmistö ja määräysvalta on muun valtion kuin Yhdistyneiden arabiemiirikuntien kansalaisilla, Suomella ja tällä toisella valtiolla ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta ja voidaan osoittaa, että esitetyn liikenteen harjoittamiseen tarvittavia liikenneoikeuksia ei ole vastavuoroisesti Suomen nimeämän liikenteenharjoittajan tai nimeämien liikenteenharjoittajien saatavilla; tai

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

2. Yhdistyneet arabiemiirikunnat ei saa tämän artiklan mukaista oikeutta harjoittaessaan syrjiä Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia kansallisuuden perusteella, sanottuna kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 1 kohdan a alakohdan v ja vi alakohdan mu-

to the air carrier(s) designated by the United Arab Emirates;

b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is not established in the territory of the United Arab Emirates or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; or

(ii) the United Arab Emirates do not have or do not maintain effective regulatory control of the air carrier; or

(iii) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between Finland and that other state; or

(iv) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and there is no bilateral air services agreement between Finland and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by Finland;

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

2. In exercising rights under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraph 1(a)(v) and 1(a)(vi) of this Article, the United Arab Emirates shall not discriminate between European Union air carriers on the grounds of nationality.

kaisten Yhdistyneiden arabiemiirikuntien oikeuksien soveltamista.

3. Ellei välitön tämän artiklan 1 kohdassa mainittu peruuttaminen tai oikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, on sovellettava toisen osapuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoliikenteen harjoittajaan.

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

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

4. Kumpikaan osapuoli ei saa antaa omalle lentoliikenteen harjoittajalleen tai millekään muulle lentoliikenteen harjoittajalle etuoike-

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

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

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

4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other air carrier over a designated air carrier of the other Con-

uksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoliikenteen harjoittajaan nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

tracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

6 artikla

Article 6

*Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista**Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

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

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

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

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

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

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

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

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

c) osapuolen alueelle tuodut ja siellä hankittavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated air

teen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä ensiksi mainitun osapuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat sekä kohtuuden rajoissa mainos- ja myyninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle;

e) henkilöstön työasut sekä nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien varauksiin ja lipunkirjoitukseen käyttämät tietokoneet ja lipunkirjoittimet, jotka on tarkoitettu yhden osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan käyttöön ja jotka tuodaan väliaikaisesti toisen osapuolen alueelle ja viedään sieltä uudelleen pois 24 kuukauden kuluessa, siinä määrin kuin voidaan pitää kohtuullisena.

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

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

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

6. Tässä artiklassa määrätyt poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun toisen osapuolen nimetyt lentoliikenteen harjoittajat ovat sopineet tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta

carrier of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board.

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

e) staff uniforms, computers and ticket printers used by the designated air carriers for reservations and ticketing within reasonable limits, intended for use by a designated air carrier of one Contracting Party, imported temporarily into the territory of the other Contracting Party and re-exported within the maximum period of 24 months.

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

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

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

6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated air carrier (s) of one Contracting Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the

toisen osapuolen alueella muun lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset.

7. Mikään tämän sopimuksen kohta ei mahdollisista päinvastaisista määräyksistä huolimatta saa estää Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä. Tällaisessa tapauksessa Yhdistyneillä arabiemiirikunnilla olisi samanlainen oikeus asettaa vastavuoroisesti ja syrjimättä samanlaisia veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle.

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kummankin osapuolen on annettava osapuolten nimetyille lentoliikenteen harjoittajille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

2. Kummankin osapuolen on annettava jokaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan päättää tarjoamiensa kansainvälisten lentoliikennepalvelujen vuorotiheydestä ja kapasiteettista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa lentoliikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan käyttämää lentokonetyyppejä tai -tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä teknisistä, lentotoiminnallisista, ympäristö- tai tullisistä. Välttämättömät rajoitukset on toteutettava yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

4. Kumpikaan osapuoli ei saa asettaa toisen osapuolen nimetyille lentoliikenteen harjoitta-

other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

7. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the United Arab Emirates that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or another European Union Member State. In such case, the United Arab Emirates would have a similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in their territory.

Article 7

Capacity provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated air carriers of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

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

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

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated

jalle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rah-
tikiintiötä, vastustamattomuusmaksua tai esit-
tää muuta kapasiteettia, vuoroitiheyttä tai lii-
kennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tä-
män sopimuksen tarkoituksen vastainen.

5. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osa-
puolen nimettyjä lentoliikenteen harjoittajia
ilmoittamaan viranomaiselle liikenneohjel-
mastaan sekä yksittäisistä lennoistaan tai len-
totoimintasuunnitelmastaan. Ilmoitusvaati-
muksista aiheutuva hallinnollinen työ on mi-
nimoitava, ja asianomaisen ilmailuviranomai-
sen on käsiteltävä kaikki ilmoitukset viipy-
mättä.

8 artikla

Hinnoittelu

1. Kummankin osapuolen on annettava jo-
kaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan
päättää lentoliikennepalvelujen hinnoista
markkinoiden kaupallisten näkökohtien pe-
rusteella. Osapuolet saavat puuttua hinnoitte-
luun vain:

a) kohtuuttoman syrjivien hintojen tai käy-
töntöjen estämiseksi;

b) kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman
korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka pe-
rustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön;
ja

c) lentoliikenteen harjoittajien suojaamiseksi
keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka pe-
rustuvat suoraan tai välilliseen valtion avus-
tukseen tai tukeen.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osa-
puolen nimettyä lentoliikenteen harjoittajaa
ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne
hinnat, jotka lentoliikenteen harjoittaja perii
toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne
suuntautuvista lennoista. Kummankin osa-
puolen lentoliikenteen harjoittajan ilmoitus
voidaan vaatia tehtäväksi enintään kolme-
kymmentä (30) päivää ennen ehdotettua voi-
maantulopäivää. Yksittäistapauksissa ilmoitus
voidaan sallia tehtävän normaalia lyhyem-
mällä varoitusajalla. Kumpikaan osapuoli ei

air carrier(s) a first-refusal requirement, up-
lift ratio, no-objection fee, or any other re-
quirement with respect to capacity, frequency
or traffic that would be inconsistent with the
purposes of this Agreement.

5. Each Contracting Party may require the
filing of traffic programmes and individual
flights or operational plans by the designated
air carriers of the other Contracting Party.
The administrative burden of filing require-
ments shall be minimized and all filings shall
be dealt with promptly by the respective aer-
onautical authorities.

Article 8

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow pric-
es for air services to be decided by each des-
ignated air carrier based on commercial con-
siderations in the marketplace. Intervention
by the Contracting Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discrimina-
tory prices or practices;

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

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

2. Each Contracting Party may require noti-
fication to or filing with its aeronautical au-
thorities of prices to be charged to or from its
territory by a designated air carrier of the
other Contracting Party. Notification or filing
by the air carriers of both Contracting Parties
may be required no more than thirty (30)
days before the proposed date of effective-
ness. In individual cases, notification or fil-
ing may be permitted on shorter notice than
normally required. Neither Contracting Party
shall require the notification or filing by a
designated air carrier of the other Contracting

saa vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoliikenteen harjoittajaa ilmoittamaan hintoja, jotka lennon tilaaja veloittaa yleisöltä, ellei niin vaadita syrjimättömällä tavalla tiedonsaanti-tarkoituksiin.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määrätään, Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämän lentoliikenteen harjoittajan kokonaan Euroopan unionin sisällä tapahtuvasta kuljetuksesta perimiin hintoihin sovelletaan Euroopan unionin lainsäädäntöä. Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämät lentoliikenteen harjoittajat saavat kuitenkin periä kokonaan Euroopan unionin alueella tapahtuvasta kuljetuksesta samoja hintoja kuin muut lentoyhtiöt.

4. Jollei tässä artiklassa toisin määrätä, kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen hinnan käyttöönoton tai jatkamisen estämiseksi, jota jomman osapuolen nimeämä lentoliikenteen harjoittaja ehdottaa perittäväksi tai perii kansainvälisestä ilmakuljetuksesta.

5. Jos osapuoli uskoo, että toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisestä ilmakuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastainen, sen on pyydettävä neuvotteluja ja ilmoitettava toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Nämä neuvottelut on pidettävä viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolten on yhteistyössä varmistettava, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kummankin osapuolen on parhaansa mukaan pyrittävä panemaan tämä sopimus täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, aikaisempi hinta pysyy voimassa.

9 artikla

Lentoliikenteen harjoittajan edustus ja myynti

1. Osapuolen nimetyllä lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus hankkia ja ylläpitää toi-

Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the prices to be charged by a designated air carrier of the United Arab Emirates for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law. However, the air carriers designated by the United Arab Emirates shall be allowed to match existing prices charged by other airlines for carriage wholly within the European Union.

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

5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated air carrier of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

Article 9

Air Carrier Representation and Sales

1. The designated air carrier of each Contracting Party shall have the right to establish

sen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Osapuolen nimetyillä lentoliikenteen harjoittajilla on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoliikenteen harjoittajan oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

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

10 artikla

Käyttömaksut

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

and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated air carrier concerned.

2. The designated air carriers of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated air carrier of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall grant to a designated air carrier of the other Contracting Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Article 10

User Charges

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

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

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

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 15 artiklan mukaisissa erimielisyyksien sovittelunettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei se (i) jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut; tai (ii) jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

11 artikla

Lentoturvallisuus

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoimin-

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

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

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facili-

nan osalta. Tällaiset neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

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

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

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

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

6. Edellä olevaan 2 kohtaan viitaten silloin, kun osapuolen todetaan sovitun määräajan päätyttyä edelleen toimivan sillä hetkellä

ties, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

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

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

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an air carrier operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an air carrier or air carriers of the other Contracting Party.

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

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party remains in non-compliance with the standards

yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien vastaisesti, asiasta olisi ilmoitettava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön pääsihteerille. Pääsihteerille olisi ilmoitettava myös tilanteen myöhemmästä tyydyttävästä ratkaisusta.

7. Jos Suomi on nimennyt sellaisen lentoliikenteen harjoittajan, jonka viranomaisvalvonnasta ja sen jatkuvuudesta vastaa jokin toinen Euroopan unionin jäsenvaltio, tämän sopimuksen turvallisuusmääräysten nojalla Yhdistyneille arabiemiirikunnille kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti myös tämän toisen Euroopan unionin jäsenvaltion turvallisuusnormien hyväksymiseen, noudattamiseen tai ylläpitämiseen sekä kyseisen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupa.

12 artikla

Ilmailun turvaaminen

1. Kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivalta- ja rikosten ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovaviltojen räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten.

established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where Finland has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the United Arab Emirates under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

Article 12

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

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

3. Osapuolten on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa. Osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on osapuolten alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perustamissopimuksen mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

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

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai

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

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

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

5. When an incident or threat of an incident

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

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoliikenteen harjoittajan tai lentoliikenteen harjoittajien liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, niiden rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

13 artikla

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa sijaitseviin paikkoihin tai sijaitsevilta paikoilta, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvisissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kul-

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an air carrier or air carriers designated by that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 13

Intermodal Services

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated air carriers and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface

jetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja lentorahtipalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaan johdeta tällaista kuljetusta koskevien asioiden suhteen.

2. Kummankin osapuolen nimeämällä lentoliikenteen harjoittajilla on lupa kansainvälisen ilmakuljetuksen yhteydessä tarjota matkustajaliikennepalveluita omissa nimissään sopien yhteistyöjärjestelyistä sellaisten pintakuljetusten tarjoajien kanssa, joilla on oikeus tarjota pintakuljetuksia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti mihin tahansa paikkoihin ja mistä tahansa paikoista osapuolten alueella ja niiltä edelleen. Pintakuljetusten tarjoajiin ei sovelleta ilmakuljetuksia koskevia lakeja ja määräyksiä yksinomaan sillä perusteella, että lentoyhtiö tarjoaa pintakuljetusta omissa nimissään. Eri kuljetusmuotojen väliset kuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että matkustajia ei harhaan johdeta tällaista kuljetusta koskevien asioiden suhteen. Pintakuljetusten tarjoajat voivat harkintansa mukaan päättää, osallistuvatko ne edellä tarkoitettuihin yhteistyöjärjestelyihin. Tietystä järjestelystä päättäessään pintakuljetusten tarjoajat voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edun, tekniset ja taloudelliset rajoitteet sekä tilan ja kapasiteetin rajoitukset.

14 artikla

Reilu kilpailu

Osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lento-

transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other air carriers and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

2. In connection with international air transportation, designated air carriers of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Contracting Parties and beyond under applicable laws and regulations. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

Article 14

Fair competition

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

liikenteen harjoittajan kilpailuasemaan.

15 artikla

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

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

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

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

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

tracting Party.

Article 15

Consultations and Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

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

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

8. Menettely ei estä neuvottelumenettelyn käytön jatkamista, myöhempää välitysoikeuden käyttöä eikä sopimuksen irtisanomista 18 artiklan mukaisesti.

16 artikla

Muutokset

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

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

6. The Contracting Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance to be bound by decision or determination. If the Contracting Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

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

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 18.

Article 16

Amendments

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

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, ainoastaan sopimuksen liitteitä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin viranomaisten välillä sovitaan.

17 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 15 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää sen selvittämiseksi, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

18 artikla

Sopimuksen irtisanominen

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

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

19 artikla

Rekisteröinti ICAOssa

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annexes may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 17

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 18

Termination

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

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

Article 19

Registration with ICAO

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

20 artikla

Voimaantulo

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

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen kahtena kappaleena arabian, suomen, englannin ja ruotsin kielellä, jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen. Mikäli syntyy erilaisia tulkintoja, englanninkielinen teksti on määräävä.

Tehty Dubaissa 22 päivänä heinäkuuta 2013.

Yhdistyneiden arabiemiirikuntien hallituksen puolesta

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Article 20

Entry into force

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, Finnish, English and Swedish languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English language text shall prevail.

Done at Dubai on 22 July 2013.

For the Government of
the United Arab Emirates

For the Government of
the Republic of Finland

LIITE I

Suomen tasavallan hallituksen ja Yhdistyneiden arabiemiirikuntien hallituksen välillä tehtyyn sopimukseen lentoliikenteestä

1. Reitit, joita Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämät lentoliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Paikat määräpaikasta edelleen
Mitkä tahansa paikat Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa	Mitkä tahansa paikat	Mitkä tahansa paikat Suomessa	Mitkä tahansa paikat

Yhdistyneiden arabiemiirikuntien nimeämät lentoliikenteen harjoittajat saavat milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia mihin tahansa välillä olevaan ja/tai Suomesta edelleen olevaan paikkaan. Yhdistyneiden arabiemiirikuntien ilmailuviranomaiset saavat vapaasti valita nämä välillä olevat ja Suomesta edelleen olevat paikat sekä muuttaa niitä, ja ne on ilmoitettava Suomen ilmailuviranomaisille.

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

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Määräpaikat	Paikat määräpaikasta edelleen
Mitkä tahansa paikat Suomessa	Mitkä tahansa paikat	Mitkä tahansa paikat Yhdistyneissä arabiemiirikunnissa	Mitkä tahansa paikat

Suomen nimeämät lentoliikenteen harjoittajat saavat milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia mihin tahansa välillä olevaan ja/tai Yhdistyneistä arabiemiirikunnista edelleen olevaan paikkaan. Suomen ilmailuviranomaiset saavat vapaasti valita nämä välillä olevat ja Yhdistyneistä arabiemiirikunnista edelleen olevat paikat sekä muuttaa niitä, ja ne on ilmoitettava Yhdistyneiden arabiemiirikuntien ilmailuviranomaisille.

3. Harjoittaessaan liikennettä tai tarjotessaan palveluja määrätyillä reiteillä osapuolen nimetty lentoliikenteen harjoittaja saa osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövaraukseen (blocked space) tai yhteisten reittitunnusten käyttöön (code share):

a) kumman tahansa osapuolen alueelle sijoittautuneen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa, tai

b) kolmannen osapuolen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa. Jos kolmas osapuoli ei anna lupaa näihin verrattaviin järjestelyihin tai salli niitä toisen osapuolen nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien ja kyseiseen kolmanteen maahan, sieltä tai sen kautta liikennöivien lentoyhtiöiden välillä, osapuolilla on oikeus olla hyväksymättä tällaisia järjestelyitä.

Edellä olevat määräykset edellyttävät kuitenkin, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla lentoyhtiöillä 1) on asianmukaiset reittioikeudet ja 2) ne täyttävät tällaisiin järjestelyihin sovellettavat vaatimukset asiakkaille tiedottamisesta ja tariffien hyväksyttäväksi jättämisestä.

LIITE II

Luettelo tämän sopimuksen 3 ja 4 artiklassa tarkoitetuista muista valtioista

- a) Islannin tasavalta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
- b) Liechtensteinin ruhtinaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
- c) Norjan kuningaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
- d) Sveitsin valaliitto (Euroopan unionin ja Sveitsin valaliiton välisen lentoliikennesopimuksen nojalla).