

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Bahrainin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia.

Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta. Sopimus ei rajoita lentoliikenteen määrää eikä reittejä Suomen ja Bahrainin välillä.

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	4
5 ASIAN VALMISTELU	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	9
3 VOIMAANTULO	9
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS	9
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä	9
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	12
4.3 Käsittelyjärjestys	14
LAKIEHDOTUS	16
Laki lentoliikenteestä Bahrainin kanssa tehdystä sopimuksesta	16
SOPIMUSTEKSTI	17
LIITE 41	

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Bahrainin välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä, eikä säännöllistä suoraa lentoliikennettä Bahrainiin ole ollut.

Bahrainista on viime vuosina tullut lentoliikenteen merkittävä solmukohta ja maan pääkaupungissa Manamassa sijaitseva Bahrainin kansainvälinen lentoasema mahdollistaa tärkeitä lentoyhteyksiä sekä itään että länteen. Tästä syystä kentällä operoi monia kansainvälisiä lentoyhtiöitä, minkä lisäksi lentoasema toimii merkittävänä keskittymänä kansainvälisille rahtiyhtiöille.

Ilmailutoimiala on noussut Bahrainissa öljyjalostuksen ja kansainvälisen pankkitoiminnan rinnalle merkittäväksi talouden toimialaksi. Maan kansainvälisen lentoaseman kautta kulki vuonna 2016 yli 8,7 miljoonaa matkustajaa, mikä merkitsi n. 200 000 kasvua edellisvuoteen verrattuna. Kuten muutkin Persianlahden maat, myös Bahrain on panostanut viime vuosina merkittävässä määrin ilmailutoimialan kasvuun. Bahrainin liikenne- ja televiestintäministeriö pyrkii modernisoimaan maan kansainvälisen lentokentän vuoteen 2019 mennessä. Niin kutsuttu AMP-ohjelma (Airport modernization program) on yksi maan suurimmista rakennusurakoista ja sen seurauksena lentokentän vuotuisen matkustajakapasiteetin odotetaan nousevan 14 miljoonaan vuotuisen matkustajaan.

Suomi ja Bahrain parafoivat 8 päivänä maaliskuuta 2012 Helsingissä pidettyjen kahdenvälisten lentoliikenneneuvottelujen päätteeksi maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin 27.3.2017 Manamassa. Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Bahrainin kanssa.

2 EU:n lainsäädäntö

Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen asioiden 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. Ase-

tuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Komissio on hyväksynyt Suomen ja Bahrainin välisen neuvottelutuloksen 15. päivänä maaliskuuta 2012. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1, 5, 7–9, 10, 11, 14–21 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimus on Suomen lentoliikennepolitiikan tavoitteiden mukaisesti liberaali sopimus ilman, että sopimukseen sisältyy minkäänlaisia reittejä ja kohteita koskevia rajoituksia. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan.

4 Esityksen vaikutukset

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

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Lentoliikenteen määrän olennaisella kasvulla voisi olla jonkin verran paikallisia vaikutuksia lentomelun ja muiden lentoliikenteen päästöjen kasvuun.

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

5 Asian valmistelu

Suomi ja Bahrain neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Helsingissä 8 päivänä maaliskuuta 2012 ja sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 15 päivänä maaliskuuta 2012. Sopimus allekirjoitettiin 27.3.2017 Bahrainin pääkaupungissa Manamassa.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikennevirastolta sekä Liikenteen turvallisuusvirastolta ja lentoliikenneverkostolta.

Ulkoasiainministeriö esitti täsmennysehdotuksia esityksen voimaantuloa, eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta ja käsittelyjärjestystä ja lakiehdotusta koskeviin osioihin. Lisäksi ulkoasiainministeriö kiinnitti huomiota allekirjoitustietoihin sekä sopimustekstin julkaisukieleen. Ulkoasiainministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan täsmennyksiä esityksen toimivallanjakoa unionin ja jäsenvaltion välillä käsittelevään kohtaan. Lisäksi ministeriön lausunnossa huomautettiin esityksessä viitattuihin kahteen säädökseen, jotka on kumottu sen jälkeen, kun sopimus on alun perin neuvoteltu. Valtiovarainministeriön täsmennysehdotukset on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Liikenteen turvallisuusvirasto piti esitystä asianmukaisena. Virasto on ollut mukana sopimusneuvotteluissa ja sen näkemykset on otettu huomioon hallituksen esityksessä jo valmisteluvaiheessa.

Finnair Oyj kannatti esityksen hyväksymistä ja siihen kuuluvien määräysten voimaansaattamista.

Oikeusministeriöllä tai muilla lentoliikenneverkoston jäsenillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Bahrain toteavat muun muassa tahtovansa edistää lentoyhtiöiden vapaata kilpailua ja lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palveluntarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista. Sopimuksen artikloista 3 artiklan 2 kohdan a-alakohda, 4 artiklan 1 kohdan a-alakohda 6 artiklan 7 kohta ja 10 artikla ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 8 artikla sekä 12 artiklan 7 kohta ja 13 artiklan 3 ja 4 kohdat perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

1 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin.

2 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määrätään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallien mukaisesti molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Reiteistä määrätään tarkemmin sopimuksen liitteessä. Kansainvälisen käytännön mukaisesti artiklassa kielletään kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä.

3 artikla. *Nimeäminen ja lupien antaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä diplomaattiteitse. Artiklan 2 a-alakohda on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Artiklassa ei rajoiteta lentoyhtiöiden omistusta. Artiklan 2 b-alakohda mahdollistaa Bahrainin valtion alueelle sijoittautuneen ja Bahrainin lainsäädännön mukaisen toimiluvan omaavan lentoyhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Bahrainista. Artiklassa määrätään, että Bahrainin nimeämä lentoyhtiö on maan jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovittu liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain 6 luvussa (864/2014).

4 artikla. *Luvan peruuttaminen.* Artiklan mukaan osapuoli voi peruuttaa liikennöintiluvan tai rajoittaa sitä, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen. Artiklan 1 a ala-kohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella, läpikululiikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

6 artikla. *Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista.* Artikla sisältää määräykset vasta-
vuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero- tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä
ICAO:n mallin mukaisesti. EU-mallilausekkeen mukaisesti 7 kohdassa määrätään, etteivät so-
pimuksen määräykset estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai
muuta maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Bahrainin nimeämän len-
toyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen
alueella sijaitsevan paikan tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan
paikan välillä.

7 artikla. *Kapasiteettimääräykset.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on
annettava lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoit-
tamiseen. Lentoyhtiöillä on oikeus määritellä lentoliikenteen tiheys ja kapasiteetti markkinoi-
den kaupallisten näkökohtien perusteella.

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

8 artikla. *Hinnoittelu.* Artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön
päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoit-
teluun saadaan puuttua vain kilpailulainsäädännön vastaisten hintojen tai käytäntöjen estämi-
seksi.

Artikla sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo,
että hinnat ovat artiklan periaatteiden vastaisia.

9 artikla. *Lentoyhtiön edustus ja myynti.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti toi-
sen maan lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lippuja toisessa maassa ja siirtää siitä saatuja tuloja
ilman erityisiä maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

10 artikla. *Maahuolinta.* EU-mallilausekkeen mukaisesti artiklassa määrätään, että lentoyhti-
öillä on oikeus valita maahuolintapalvelun tarjoaja tai hoitaa ne itse, tai jos tämä ei ole madol-
lista jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai
useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä. Suomessa ei unionilain-
säädännön mukaisesti ole rajoitettu mitenkään lentoyhtiöiden mahdollisuutta järjestää itse
maahuolintapalvelujaan lentoasemilla. Maahuolintapalveluista on säädetty ilmailulain 8 luvus-
sa.

11 artikla. *Käyttömaksut.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan toimivaltaisten viran-
omaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia,
kohtuullisia ja kustannusvastaavia.

Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elin-
ten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava
näitä maksujen kohtuullisuuden selvittämiseksi tarpeellisten tietojen vaihtoon. Sopimuksen 16
artiklan mukaisessa erimielisyyksien ratkaisumenettelyssä ei saa katsoa osapuolen rikkoneen
11 artiklaa, jollei se ole jättänyt ottamatta tutkittavaksi toisen osapuolen tekemää valitusta

kohtuullisessa ajassa tai jos se ei ole asiaa tutkittuaan muuttanut artiklan vastaista maksua tai käytäntöä.

12 artikla. *Lentoturvallisuus.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään toimista, joihin toinen osapuoli voi ryhtyä havaittuaan turvallisuuspuutteen tai muuten tarvetta neuvotella turvallisuusmääräyksistä toisen osapuolen kanssa.

EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 7 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa.

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

14 artikla. *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään lentoyhtiöiden ja rahtipalveluja tarjoavien yritysten oikeudesta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta ja soveltuviissa tapauksissa kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljettaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena.

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

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

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

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

17 artikla. *Muutokset.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti menettelystä, jolla sopimusta muutetaan ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevilla määräyksillä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

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

19 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen irtisanomismenettelystä.

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

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

2 Lakiehdotuksen perustelut

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

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

3 Voimaantulo

Sopimuksen 21 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekevän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille. Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Toimivallanjaosta huolimatta eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan kannanoton (PeVL 7/2012) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Eduskuntaa pyydetään

näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina.

Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Bahrainin välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, jäljempänä EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93, jäljempänä slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006) sekä poikkeamien ilmoittamisesta (EU) N:o 598/2014. Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, jäljempänä maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi).

Tällä perusteella ainakin sopimuksen määräyksistä 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan a-alakohhta, 4 artiklan 1 kohdan a-alakohhta, 5-6 artikla, 8 artiklan 1 ja 2 kohta, osittain 9 artikla, 10 artikla, 11 artiklan 1 ja 2 kohta, 12 artikla, 13 artikla, 14 artikla sekä 15 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 1 artiklan termeistä nimetty lentoyhtiö ja käyttömaksu on määritelty unionilainsäädännössä (lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus ja lentoasemamaksudirektiivi), ja niitä käytetään sekä EU:n että jäsenvaltion toimivallassa olevissa sopimusmääräyksissä. Artiklan määräykset kuuluvat siten ensisijaisesti unionin toimivaltaan. Koska ilmailuviranomaiset hoitavat pitkälti tehtäviä, jotka määräytyvät kansainvälisen sääntelyn ja sen nojalla annetun EU-lainsäädännön mukaisesti, myös ilmailuviranomaisten voidaan katsoa kuuluvan ensisijaisesti EU:n toimivaltaan. Sama koskee yleissopimusta sekä tässä tarkoitettua sopimusta Bahrainin kanssa. Yleissopimus on useissa EU-säädöksissä ja ulkosuhdeasetuksen nojalla määritelty jäsenvaltioiden ja kolmansien valtioiden toimivaltaan. Muilta osin 1 artiklan määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan.

Sopimuksen, 3 artiklan lentoyhtiöiden nimeämisestä ja liikennöintiluvasta ja 4 artiklan liikennöintiluvan peruuttamista koskevien määräysten sekä 5 artiklan lakien ja määräysten soveltamista koskevien määräysten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus, ulkosuhdeasetuksen säädökset ja lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus. 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 3 artikla 2 kohta a-alakohhta ja 4 artikla 1 kohta a-alakohhta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Edellä mainitut artiklat ovat siis osin EU:n, osin jäsenvaltion toimivallassa.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään veroista, tulleista ja muista maksuista vapauttamisesta, tullivalvonnasta ja ilma-alusten varusteiden purkioikeuksista. Artiklan määräykset perustuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardeihin ja suositeltuihin käytäntöihin, jotka on toimeenpantu EU:ssa. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 952/2013 unionin tullikoodeksista, komission delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 2015/2446 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 täydentämisestä tietyt unionin tullikoodeksin säännöksiä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen osalta, komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/2447 unionin tullikoodeksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 tietyt säännösten täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä, yhteisön tullikoodeksin soveltamissäännöksistä, neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009 yhteisön tullittomuusjärjestelmästä sekä neuvoston arvonlisäveroa koskevissa direktiiveissä 2006/112/EY ja 2009/132/EY sekä neuvoston valmisteveroja koskevassa direktiivissä 2008/118/EY, säädetään 6 artiklassa mainittujen tavaroitten tulli- ja verokohtelusta. Tullit kuuluvat Euroopan Unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään kapasiteettia koskien oikeudenmukaisista ja yhtäläisistä kilpailuedellytyksistä, jotka perustuvat SEUT 101 ja 102 artiklaan. Kapasiteettimääräyksiin vaikuttaa myös slot-asetus. Näiltä osin 7 artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään hinnoittelusta, josta säädetään SEUT 101 ja 102 artiklassa ja näin ollen artikla kuuluu EU:n toimivaltaan. Artikla perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Lentoyhtiöiden edustusta ja myyntiä koskevan 9 artiklan taustalla on SEUT 49 artikla yrityksen sijoittumisvapaudesta. Unionin lainsäädännön sijoittautumisoikeutta koskevat säännökset eivät lähtökohtaisesti kuitenkaan ulotu kolmansista valtioista oleviin henkilöihin tai yhtiöihin. Kun kolmansista maista tuleva henkilö haluaa aloittaa ammatinharjoittamisen tai perustaa yhtiön jossakin jäsenvaltiossa, häneen sovelletaan kyseisen jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Näin ollen 9 artikla kuuluu pääosin kansalliseen toimivaltaan.

Sopimuksen 10 ja 11 artiklan määräykset kuuluvat osin EU:n toimivaltaan. Artiklan mukaiset maksut perustuvat lentoasemamaksudirektiiviin (joka pantu kansallisesti täytäntöön lailla lentoasemaverkosta ja lentoasemamaksuista (210/2011)) maahuolintadirektiiviin (joka pantu kansallisesti täytäntöön ilmailulain 8 luvun säännöksillä) ja lennonvarmistusmaksujen osalta komission asetukseen lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 1191/2010.

Lentoturvallisuutta koskeva 12 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan EASA-asetuksen johdosta. Artiklan 7 kohta perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

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

Artikla 14 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 oikeudenmukaista kilpailua koskeva 15 artikla. Kilpailulain 3 §:n mukaan, kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan myös Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

Kansalliseen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ovat edellä mainittujen 2, 7 ja 9 artiklojen lisäksi sopimukseen sisältyvät loppumääräykset (16—21 artiklat).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitettusta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

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

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 66–67 §:ssä. Ilmailulain 1 § mukaan Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia ilmailulain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä.

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3–4 artiklat liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdassa määrätään välittömällä läpikulkumatkalla olevien matkustajien, matkataroiden ja rahdin tarkastuksista. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan. Sopimuksen 6 artiklan 1, 2, 5 ja 6 kohdat sisältä-

vät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty mm. arvonlisäverolailla sekä tullilainsäädännössä.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Ilmailulain 66 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Sen mukaan hintoja ei tarvitse ilmoittaa toisen osapuolen viranomaiselle. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 66 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 8 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 9 artikla sisältää sijoittautumis-oikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artikla koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 koskevat perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin. Kohdat 3 ja 4 eivät sisällä lainsäädännönalaa kuuluvia määräyksiä. Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 12 artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 13 artikla sisältää määräykset ilmailun turvaamisen osalta, Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artikla eri liikennemuotojen väliset yhteyksistä kuuluu tullipalvelujen osalta lainsäädännön alaan, mutta pääosin artiklan määräyksistä sovitaan lentoliikenteen harjoittajien ja muiden palvelun tarjoajien välisillä kuljetussopimusten ehdoilla.

Sopimuksen 15 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa sekä siltä osin kuin kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Artiklan 6 kohdan mukaan osapuolten on tehtävä yhteistyötä edistääkseen välitysmenettelyä ja pannakseen välittäjän tai lautakunnan päätöksen tai toteamuksen täytäntöön, ellei etukäteen ole sovittu päätöksen tai toteamuksen toisenlaisesta sitovuudesta. Menettely ei estä neuvottelujen jatkamista. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaisuksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen liitettä voidaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Valtiosopimuksentekovalan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimusluonteeseen 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). Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet.

Sopimuksen liiteosa puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

4.3 Käsittelyjärjestys

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

HE 186/2017 vp

hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsäädännön tavallisen lain säätämismenettelyssä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Bahrainin kuningaskunnan hallituksen välillä Manamassa 27 päivänä maaliskuuta 2017 tehdyn sopimuksen.

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

Laki

lentoliikenteestä Bahrainin kanssa tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Bahrainin kuningaskunnan hallituksen välillä

Manamassa 27 päivänä maaliskuuta 2017 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

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

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 14 päivänä joulukuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN
JA BAHRAININ KUNINGASKUNNAN
HALLITUKSEN VÄLINEN LENTOLII-
KENNESOPIMUS**

**AIR SERVICES AGREEMENT BE-
TWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND AND**

**THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM
OF BAHRAIN**

Suomen tasavallan hallitus ja Bahrainin kuningaskunnan hallitus (jäljempänä "osapuolet"), jotka

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

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

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

haluavat helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

haluavat varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvataso 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,

haluavat antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden tarjota matkustavalle ja kuljettavalle yleisölle erilaisia palveluvaihtoehtoja ja kannustaa yksittäisiä lentoyhtiöitä kehittämään ja toteuttamaan innovatiivista ja kilpailukykyis-

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Bahrain (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

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;

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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;

Desiring to make it possible for airline(s) to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airline(s) to develop and implement innovative and competitive pric-

tä hinnoittelua,

es;

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 ARTIKLA

ARTICLE 1

Määritelmät

Definitions

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

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

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta siviili-ilmailuviranomaista ja Bahrainin osalta liikenneministeriötä, jota edustaa Civil Aviation Affairs, ja muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan näiden 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 Bahrain, the Ministry of Transportation represented by Civil Aviation Affairs and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

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

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

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

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

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

6. termeillä "alue", "lentoliikenne", "kan-

6. "Territory", "air service", "international

sainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys ja

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

air service", "airline(s)" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and

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

2 ARTIKLA

Oikeuksien myöntäminen

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

a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli ja

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

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

3. Harjoittaessaan sovittua liikennettä mää-

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

3. Each designated airline(s) may, when

rätyllä reitillä jokainen nimetty lentoyhtiö voi valintansa mukaan millä tahansa tai kaikilla lennoillaan:

a) harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin,

b) liikennöidä reiteillä lähtöpaikan takana olevien paikkojen, välillä olevien paikkojen ja määräpaikasta edelleen olevien paikkojen sekä osapuolten alueilla olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa,

c) jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,

d) siirtää missä tahansa reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa,

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

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

g) kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi, ja

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

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

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

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

c) Omit stops at any point or points;

d) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

e) 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;

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

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

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

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

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

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

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline(s) 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.

3 ARTIKLA

Nimeäminen ja lupien antaminen

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

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle EU:n perustamissopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin oikeuden mukainen voimassa oleva liikennelupa ja

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

b) Bahrainin nimeämän lentoyhtiön osalta:

ARTICLE 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall identify the extent to which the airline(s) is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

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

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

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

b) in the case of an airline(s) designated by Bahrain:

(i) lentoyhtiö on sijoittautunut Bahrainin valtion alueelle ja sillä on Bahrainin lainsäädännön mukainen toimilupa ja

(ii) lentoyhtiö on Bahrainin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen.

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

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

4 ARTIKLA

Luvan peruuttaminen

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö ei ole sijoittautunut Suomen alueelle EU:n perustamissopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin oikeuden mukaista liikennelupaa; tai

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

b) Bahrainin nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö ei ole sijoittautunut Bahrainin valtion alueelle eikä sillä ole Bahrainin lainsäädännön mukaista toimilupaa; tai

(ii) lentoyhtiö ei ole Bahrainin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai

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

(ii) Bahrain has and maintains effective regulatory control of the airline(s);

c) the designated airline(s) 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 airline(s) has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline(s) 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 airline(s) designated by the other Contracting Party where:

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

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

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

b) in the case of an airline(s) designated by Bahrain:

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

(ii) Bahrain is not maintaining effective regulatory control of the airline(s); or

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

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kohdassa mainittu peruuttaminen pysyvästi tai määräajaksi 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.

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

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

5 ARTIKLA

Lakien ja määräysten soveltaminen

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

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

3. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulumatalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallanteko-

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 airline(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

ja, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan. control.

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

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

6 ARTIKLA

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

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

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

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

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

ARTICLE 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline(s) 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. 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) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline(s) of the other Contracting Party;

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

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

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

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

4. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisen antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen 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 saapussa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

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

tracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline(s) 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(s) documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline(s) of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

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

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline(s) 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 airline(s) of one Contracting Party have contracted with another airline(s), which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

7. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Bahrainin nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella sijaitsevan paikan tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä.

7. 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 Bahrain that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

7 ARTIKLA

Kapasiteettimääräykset

1. Kummankin osapuolen on annettava osapuolten nimetyille lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpaila tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

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

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

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

5. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä toimittamaan

ARTICLE 7

Capacity provisions

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

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

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline(s) 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 airline(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual

liikenneohjelmansa ja yksittäiset lentonsa tai toimintasuunnitelmansa tiedoksi. Tietojen toimittamisvaatimuksista koitua hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä kaikki ilmoitukset pikaisesti.

flights or operational plans by the designated airline(s) of the other Contracting Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

8 ARTIKLA

Hinnoittelu

1. Kummankin osapuolen on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluun vain:

a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

b) suojatakseen kuluttajia kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön; ja

c) suojatakseen lentoyhtiöitä keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan tai toimittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Osapuolten lentoyhtiöitä voidaan vaatia ilmoittamaan tai toimittamaan hinnat viimeistään kolmekymmentä (30) päivää ennen niiden esitettyä voimaantuloa. Yksittäisissä tapauksissa hintojen ilmoittamiselle tai toimittamiselle voidaan sallia tavallista lyhyempi varoitusaika. Kumpikaan osapuoli ei saa vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan tai toimittamaan tilauslennoista yleisöltä perittäviä hintoja, ellei se ole

ARTICLE 8

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline(s) based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

c) protection of airline(s) from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline(s) of the other Contracting Party. Notification or filing by the airline(s) of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by a designated airline(s) of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-

tarpeen syrjimättömin perustein ja ainoastaan tiedoksi.

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

4. Jos osapuoli uskoo, että toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisestä lentokuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on tämän artiklan 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, aiempi hinta pysyy voimassa.

discriminatory basis for information purposes.

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

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline(s) 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.

9 ARTIKLA

Lentoyhtiön edustus ja myynti

1. Osapuolen yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

ARTICLE 9

Airline Representation and Sales

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline(s) con-

2. Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan molempien osapuolten alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.
2. The designated airline(s) 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 currencies. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline(s) of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.
3. Osapuolen on annettava toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiölle oikeus pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja toiseksi valuutaksi ja siirtää niitä valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot on sallittava sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.
3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline(s) 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.

10 ARTIKLA

Maahuolinta

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

ARTICLE 10

Ground handling

Each designated airline(s) shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline(s) shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their

access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

11 ARTIKLA

Käyttömaksut

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

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

3. Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Osapuolten on kannustettava maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ilmoit-

ARTICLE 11

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airline(s) 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 airline(s) of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline(s) at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) 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 airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airline(s) 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

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

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 16 artiklan mukaisissa erimielisyyksien sovittelunettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei se (i) jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut; tai (ii) jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

12 ARTIKLA

Lentoturvallisuus

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

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei 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 sovittun määräajan kuluessa.

3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti sovitaan lisäksi, että osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen missä tahansa toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä il-

the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

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

ARTICLE 12

Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

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

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline(s) of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Con-

ma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä lentotoiminnalle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista huolimatta tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

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

5. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän artiklan 4 kohdan mukaisesti, 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 yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien vastaisesti, asiasta tulisi ilmoittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön pääsihteerille. Pääsihteerille tulisi ilmoittaa myös tilanteen myöhemmästä tyydyttävästä ratkaisusta.

7. Jos osapuoli on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa kolmas valtio, toiselle osapuolelle tämän artiklan mukaisesti kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän kolmannen valtion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupaan.

tracting Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline(s) operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party.

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

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

7. Where one Contracting Party has designated an airline(s) whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that airline(s).

13 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 väkivallantekojen ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, sekä jokaisen muun siviili-ilmailun turvaamista koskevan monenvälisen sopimuksen mukaisesti, joka velvoittaa molempia osapuolia.

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

3. Osapuolten on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten

ARTICLE 13

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 or any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Avia-

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 lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perustamissopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin oikeuden 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 noudattavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelle saapumisen, sieltä lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-aluksen käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan unionin oikeuden mukaisia turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi sekä matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

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

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

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

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

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

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 airline or airlines designated by that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

14 ARTIKLA

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvisissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamattomaa tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöi-

ARTICLE 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airline(s) 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. Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airline(s) and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo ser-

den 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 tällaisen kuljetuksen suhteen.

vices 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.

15 ARTIKLA

Oikeudenmukainen 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 lentoyhtiön kilpailuasemaan.

ARTICLE 15

Fair competition

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

16 ARTIKLA

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

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

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

ARTICLE 16

Consultations and Settlement of Disputes

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

2. 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

seen.

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 Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajan tehtäväksi. Menettelyssä käytettävillä asiantuntijoilla olisi oltava riittävä pätevyys erimielisyyden yleisellä aihealueella.

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

6. 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 asiasisäl-

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. 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 de-

lön toteamista, niiden on käytettävä näitä tosiasioita 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 19 artiklan mukaisesti.

17 ARTIKLA

Muutokset

1. Jos 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.

2. 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.

18 ARTIKLA

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osa-

termination 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 19.

ARTICLE 17

Amendments

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

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

ARTICLE 18

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of

puolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää sen selvittämiseksi, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

19 ARTIKLA

Sopimuksen irtisanominen

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

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

ARTICLE 19

Termination

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

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

20 ARTIKLA

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

ARTICLE 20

Registration with ICAO

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

21 ARTIKLA

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen kahtena kappaleena arabian, suomen, englannin ja ruotsin kielellä, jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen. Jos sopimuksen tulkinnassa on eroja, englanninkielinen teksti on kuitenkin ensisijainen.

Tehty kahtena kappaleena Manamassa 27 päivänä maaliskuuta 2017 kahtena alkupe-
räiskappaleena englannin kielellä.

Riitta Swan

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Bahrainin kuningaskunnan hallituksen puolesta

ARTICLE 21

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 Manama on 27 March 2017 in two original copies in the English language.

Riitta Swan

For the Government of For the Govern-
ment of the Republic of Finland

For the Kingdom of Bahrain

Liite

Suomen tasavallan hallituksen ja Bahrainin kuningaskunnan hallituksen väliseen lentoliikennesopimukseen

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat määräpaikasta edelleen</u>
Mikä tahansa paikka Bahrainissa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

Bahrainin yksi tai useampi nimetty lentoyhtiö voi milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia. Välillä olevat paikat ja paikat määräpaikasta edelleen voidaan valita vapaasti ja niitä voidaan muuttaa vapaasti.

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat määräpaikasta edelleen</u>
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Bahrainissa	Mikä tahansa paikka

Suomen yksi tai useampi nimetty lentoyhtiö voi milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia. Välillä olevat paikat ja paikat määräpaikasta edelleen voidaan valita vapaasti ja niitä voidaan muuttaa vapaasti.

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

a) kumman tahansa osapuolen alueelle sijoittautuneen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa, tai

b) kolmannen maan lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa. Jos kyseinen kolmas maa ei ole valtuuttanut tai ei salli vastaavia järjestelyjä toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ja muiden lentoyhtiöiden välillä liikennöitäessä tähän kolmanteen maahan, sieltä pois ja sen kautta, osapuolilla on oikeus olla hyväksymättä tällaisia järjestelyjä.

HE 186/2017 vp

Edellä mainittuja määräyksiä sovelletaan kuitenkin vain sellaisissa järjestelyissä, joissa 1) liikennöivillä lentoyhtiöillä on asiaankuuluvat liikennöintioikeudet ja 2) kaikki lentoyhtiöt täyttävät näihin järjestelyihin sovellettavat vaatimukset, jotka liittyvät asiakkaille annettavaan tietoon ja tietojen toimittamismenettelyihin.

ANNEX

**to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and
the Government of the Kingdom of Bahrain**

1. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Bahrain, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points Bahrain	Any points	Any points in Finland	Any points

The designated airline(s) of Bahrain may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered.

2. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Finland, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Any points in Bahrain	Any points

The designated airline(s) of Finland may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered.

3. In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline(s) of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party,
or

b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airline(s) of the other Contracting Party and other airline(s) on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

HE 186/2017 vp

The above provisions are, however, subject to the condition that in such arrangements 1) the operating airline(s) hold the appropriate traffic rights and 2) all the airline(s) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.