EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX

LIITE

asiakirjaan

Ehdotus: Neuvoston päätös

Qatarin valtion sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen allekirjoittamisesta unionin puolesta ja sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta

QATARIN VALTION SEKÄ EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSENVALTIOIDEN VÄLINEN LENTOLIIKENNESOPIMUS

SISÄLLYS

1 ARTIKLA: Määritelmät

I OSASTO: TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET

2 ARTIKLA: Oikeuksien myöntäminen

3 ARTIKLA: Liikennöintiluvat

4 ARTIKLA: Luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan, peruuttaminen tilapäisesti ja rajoittaminen

5 ARTIKLA: Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen

6 ARTIKLA: Lakien ja määräysten noudattaminen

7 ARTIKLA: Tasapuolinen kilpailu

8 ARTIKLA: Kaupalliset mahdollisuudet

9 ARTIKLA: Tullit

10 ARTIKLA: Käyttömaksut

11 ARTIKLA: Lentohinnat ja kuljetusmaksut

12 ARTIKLA: Tilastot

II OSASTO: SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ

13 ARTIKLA: Lentoturvallisuus

14 ARTIKLA: Ilmailun turvaaminen

15 ARTIKLA: Ilmaliikenteen hallinta

16 ARTIKLA: Ympäristö

17 ARTIKLA: Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

18 ARTIKLA: Kuluttajansuoja

19 ARTIKLA: Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

20 ARTIKLA: Sosiaaliset näkökohdat

III OSASTO: INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET

21 ARTIKLA: Tulkinta ja täytäntöönpano

22 ARTIKLA: Sekakomitea

23 ARTIKLA: Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

24 ARTIKLA: Suhde muihin sopimuksiin

25 ARTIKLA: Muutokset

26 ARTIKLA: Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen

27 ARTIKLA: Irtisanominen

28 ARTIKLA: Sopimuksen rekisteröinti

29 ARTIKLA: Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja

LIITE 1: Siirtymämääräykset

LIITE 2: Viidennen vapauden liikenneoikeuksien maantieteellinen sovellettavuus rahtikuljetuksissa

QATARIN VALTIO,

jäljempänä ’Qatar’,

sekä

BELGIAN KUNINGASKUNTA,

BULGARIAN TASAVALTA,

TŠEKIN TASAVALTA,

TANSKAN KUNINGASKUNTA,

SAKSAN LIITTOTASAVALTA,

VIRON TASAVALTA,

IRLANTI,

HELLEENIEN TASAVALTA,

ESPANJAN KUNINGASKUNTA,

RANSKAN TASAVALTA,

KROATIAN TASAVALTA,

ITALIAN TASAVALTA,

KYPROKSEN TASAVALTA,

LATVIAN TASAVALTA,

LIETTUAN TASAVALTA,

LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA,

UNKARI,

MALTA,

ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,

ITÄVALLAN TASAVALTA,

PUOLAN TASAVALTA,

PORTUGALIN TASAVALTA,

ROMANIA,

SLOVENIAN TASAVALTA,

SLOVAKIAN TASAVALTA,

SUOMEN TASAVALTA,

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

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

EUROOPAN UNIONI,

sekä

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

unionin kanssa,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämiselle ja täytäntöönpanolle,

VAHVISTAVAT tarpeen toteuttaa kiireisiä toimia ilmastonmuutokseen puuttumiseksi ja jatkaa yhteistyötä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ilmailualalla johdonmukaisella

tavalla asiaa koskevien kansainvälisten velvoitteidensa kanssa, mukaan lukien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) välineet,

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

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

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

HALUAVAT tehdä edellä mainittua yleissopimusta täydentävän sopimuksen lentoliikenteestä,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 ARTIKLA

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa tarkoitetaan

1. ’sopimuksella’ tätä sopimusta, sen liitteitä sekä niiden muutoksia;

2. ’lentoliikenteellä’ yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista ilma-aluksella joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan, reitti- ja tilauslentoliikenne mukaan luettuina;

3. ’kansalaisuutta koskevalla selvityksellä’ sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittaja, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, täyttää tämän sopimuksen 3 artiklassa esitetyt omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;

4. ’toimivaltaisilla viranomaisilla’ valtion virastoja tai yksiköitä, jotka vastaavat tästä sopimuksesta johtuvien hallinnollisten tehtävien toteuttamisesta;

5. ’tietokonepohjaisella paikanvarausjärjestelmällä’ tai ’TPJ:llä’ tietokonepohjaista järjestelmää, jossa on tietoja muun muassa useamman kuin yhden lentoliikenteen harjoittajan reiteistä ja aikatauluista, vapaista paikoista ja kuljetusmaksuista ja paikanvaraus- tai lipunkirjoitustoiminnot tai ilman tällaisia toimintoja, sikäli kuin tilaajat voivat käyttää joitakin tai kaikkia näistä palveluista. Tässä sopimuksessa ’TPJ:n’ katsotaan käsittävän myös maailmanlaajuiset jakelujärjestelmät eli GDS-järjestelmät siltä osin kuin niihin sisältyy lentoliikennetuotteita;

6. ’yleissopimuksella’ Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan luettuina:

a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Qatar että yksi tai useampi EU:n jäsenvaltio on ratifioinut ja jotka ovat käsiteltävänä olevan asian kannalta olennaisia; ja

b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai niiden muutokset sillä edellytyksellä, että liitteet tai muutokset ovat voimassa sekä Qatarissa että yhdessä tai useammassa EU:n jäsenvaltiossa ja että ne ovat käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta olennaisia;

7. ’syrjinnällä’ kaikenlaista erilaiseen asemaan asettamista ilman objektiivisia perusteita;

8. ’lentohinnoilla’ hintoja, jotka maksetaan lentoliikenteen harjoittajille tai heidän edustajilleen taikka muille lipunmyyjille matkustajien kuljettamisesta lentoliikenteessä (mitkä tahansa siihen liittyvät liikennemuodot mukaan luettuina), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;

9. ’vaatimustenmukaisuutta koskevalla selvityksellä’ sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittajalla, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, on riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista tällaisen liikenteen harjoittamiseen ja se pystyy noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;

10. ’kaikilla kustannuksilla’ tarjotuista palveluista aiheutuvia kustannuksia mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;

11. ’kansainvälisellä lentoliikenteellä’ lentoliikennettä vähintään kahden valtion alueen yläpuolisessa ilmatilassa;

12. ’osapuolilla’ Qataria sekä Euroopan unionia ja sen jäsenvaltioita;

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

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

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

a) yhdellä on osake-enemmistö toisesta, tai

b) molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa;

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

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

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

i. varojen suora siirto ja varojen taikka vastuiden mahdollinen suora siirto;
ii. menetetyt tai kantamatta jääneet tulot, jotka muuten olisi maksettava;
iii. muiden tavaroiden tai palvelujen kuin yleisen infrastruktuurin tarjoaminen taikka tavaroiden tai palvelujen hankinta; tai
iv. maksut rahoitusmekanismiin tai yksityisen elimen valtuuttaminen tai määrääminen suorittamaan yksi tai useampi i, ii ja iii alakohdassa mainituista, tavanomaisesti valtiolle tai muulle julkisyhteisölle kuuluvista tehtävistä, kun kyseinen käytäntö ei tosiasiassa eroa valtioiden tavanomaisesti noudattamista käytännöistä,

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

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

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

I OSASTO

TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET

2 ARTIKLA

Oikeuksien myöntäminen

Reitit

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

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajille:

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

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille:

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

Edellä tarkoitettujen reittien osalta

’paikoilla’ tarkoitetaan yhtä tai useampaa paikkaa;

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

Liikenneoikeudet

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

a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;

b) oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;

c) oikeus harjoittaa kansainvälistä säännöllistä lentoliikennettä ja tilauslentoliikennettä

kuljettaen pelkästään matkustajia, matkustajia ja rahtia yhdessä ja pelkästään rahtia:

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

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

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

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

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

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

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

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

d) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.

Toiminnallinen jousto

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

a) liikennöidä jompaankumpaan tai kumpaankin suuntaan;

b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

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

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

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

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

g) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen halki;

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

i) liikennöidä saman palvelun puitteissa samassa EU:n jäsenvaltiossa tai Qatarissa useampaan kuin yhteen paikkaan (monikohdelennot).

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

i) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Qatarissa sijaitsevaan paikkaan;

ii) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Euroopan unionissa sijaitsevaan paikkaan.

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

5. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan EU:n jäsenvaltiossa matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan kyseisessä EU:n jäsenvaltiossa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Qatarissa matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan Qatarissa.

3 ARTIKLA

Liikennöintiluvat

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

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Qatarissa, ja sillä on Qatarin lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa;

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

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

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

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

ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan

EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty; ja

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

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

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

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

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

4 ARTIKLA

Luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan, peruuttaminen tilapäisesti ja rajoittaminen

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

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

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

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Qatarin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai

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

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Euroopan unionin alueelle EU:n perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole Euroopan unionin oikeuden mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty; tai

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

c) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut tämän sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä ja/tai niitä lakeja ja määräyksiä, joita hakemusta tarkasteleva osapuoli soveltaa tavanomaisesti kansainväliseen lentoliikenteeseen.

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

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

4. Sen estämättä, mitä 3 kohdassa määrätään, osapuoli voi 1 kohdan c alakohtaan vedoten toteuttaa välittömiä tai kiireellisiä toimia hätätilanteessa tai estääkseen sen, että määräysten rikkominen jatkuu. Selvyyden vuoksi todetaan, että rikkomisen jatkuminen

edellyttää, että kysymys määräysten rikkomisesta on jo otettu esille osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välillä.

5 ARTIKLA

Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen

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

6 ARTIKLA

Lakien ja määräysten noudattaminen

1. Osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava niitä maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä, joita asianomaisella alueella sovelletaan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöiviin ilma-aluksiin.

2. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, miehistö, matkatavarat, rahti ja/tai posti tulevat toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai lähtevät sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen osapuolen alueella sovellettavia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin maahanpääsyä, maassaoloa tai maasta poistumista (mukaan luettuina maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).

3. Osapuolten on sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien toteuttavan osapuolen alueella toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että kuljetettavana on ainoastaan henkilöitä, joilla on toisen osapuolen alueelle tulemiseen tai sen kautta kulkemiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

7 ARTIKLA

Tasapuolinen kilpailu

1. Osapuolet sopivat, että niiden lentoliikenteen harjoittajilla on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjonnassa.

2. Osapuolet

a) sisäisiä menettelyjään ja prosessejaan käyttäen kieltävät lainkäyttöalueillaan kaikenlaisen syrjinnän tai epäoikeudenmukaiset käytännöt, jotka vaikuttaisivat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa, ja poistavat tällaisen syrjinnän ja tällaiset käytännöt, jos niitä esiintyy;

b) eivät myönnä eivätkä salli tukia millekään lentoliikenteen harjoittajalle, jos ne vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja tasa-arvoisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa.

3. Sen estämättä, mitä 2 kohdan b alakohdassa määrätään, sallittuja ovat

a) tuki maksukyvyttömille tai vaikeuksissa oleville lentoliikenteen harjoittajille edellyttäen, että

i) tuen ehtona on uskottava ja realistisiin olettamuksiin pohjautuva rakenneuudistussuunnitelma, jolla pyritään varmistamaan maksukyvyttömän tai vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa; ja

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

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

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

i) tuki luonnonmullistusten aiheuttaman vahingon korvaamiseksi;

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Jos osapuoli, jäljempänä ’riitauttava osapuoli’, katsoo, että sen liikenteenharjoittajien

tasapuolisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla vaikuttavat haitallisesti

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

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

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

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

se voi toimia 8–10 kohdan mukaisesti.

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

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

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

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

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

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

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

8 ARTIKLA

Kaupalliset mahdollisuudet

Liiketoiminta

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

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

Lentoliikenteen harjoittajien edustajat

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

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

Maahuolinta

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

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

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

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

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla

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

Toimintasuunnitelmat, ohjelmat ja aikataulut

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

Myynti, paikalliset kulut ja varojen siirto

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

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

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

Yhteiset markkinointijärjestelyt

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

a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa;

b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja/tai

c) minkä tahansa maan pintakuljetusten (maa- ja vesikuljetukset) tarjoajan kanssa,

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

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

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

Intermodaalikuljetukset

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

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

Luvakkeet ja tuotemerkit

16. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

Vuokraus

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

a) käyttämällä miltä tahansa vuokralleantajalta ilman miehistöä vuokrattua ilma-alusta;

b) käyttämällä muilta vuokralleottajan osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta;

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

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

9 ARTIKLA

Tullit

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

a) kansalliset tai paikalliset viranomaiset taikka Euroopan unioni asettavat ja

b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

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

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

b) osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten;

c) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa silloinkin, kun näitä tarvikkeita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

d) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksena käyttää niitä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella; ja

e) lentoasemilla tai rahtiterminaaleissa käytettävät turvallisuus- ja turvalaitteet.

3. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja, korvauksia tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.

4. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen osapuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettaviksi mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

5. Tässä artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa,

jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen paikan välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

7. Osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

8. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän toimivaltaisten viranomaisten valvonnassa.

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

10 ARTIKLA

Käyttömaksut

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

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

sovellettava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien osalta ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja sovelletaan.

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

11 ARTIKLA

Lentohinnat ja kuljetusmaksut

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

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

12 ARTIKLA

Tilastot

1. Osapuolet tekevät sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan tilastotietojen vaihtoa liittyen tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen.

2. Kumpikin osapuoli antaa pyynnöstä toiselle osapuolelle syrjimättömin perustein, siten kuin osapuolten kansallisissa laeissa ja määräyksissä säädetään, tämän sopimuksen mukaista lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia ja jotka eivät ole luottamuksellisia ja kaupallisesti arkaluonteisia.

II OSASTO
SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ

13 ARTIKLA

Lentoturvallisuus

1. Osapuolet korostavat pitävänsä tärkeänä tiivistä yhteistyötä ilmailun turvallisuuden alalla. Tämän vuoksi osapuolet sitoutuvat tarvittaessa lisäämään yhteistyötä onnettomuustutkinnan, sääntelyn kehittämisen ja turvallisuustietojen vaihdon aloilla sekä osallistuakseen mahdollisesti toistensa valvontatoimintaan tai yhteisen valvontatoiminnan harjoittamiseksi sekä yhteisten hankkeiden ja aloitteiden kehittämiseksi.

2. Toinen osapuoli ja sen ilmailuviranomaiset kelpuuttavat lentoliikenteen harjoittamiseen lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja lupakirjat, jotka toinen osapuoli on antanut tai hyväksynyt ja jotka ovat edelleen voimassa, jos tällaiset todistukset ja lupakirjat on annettu tai hyväksytty vähintään yleissopimuksen mukaisten kansainvälisten standardien ja suositusten sekä lennonvarmistusmenetelmien mukaisesti ja niitä noudattaen.

3. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen sopimuspuolen noudattamista ja soveltamista ilmailun laitteistoja, ohjaamomiehistöä, ilma-aluksia ja lentotoimintaa koskevista turvallisuusstandardeista ja -vaatimuksista. Neuvonpidon on tapahduttava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä.

4. Jos neuvonpitoa pyytänyt osapuoli katsoo tällaisten neuvottelujen jälkeen, että toinen osapuoli ei noudata eikä valvo tehokkaasti tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla aloilla turvallisuusstandardeja ja -vaatimuksia, jotka, jollei toisin päätetä, vastaavat vähintään yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia, toiselle osapuolelle on ilmoitettava tällaisista havainnoista.

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

Jos toinen osapuoli ei toteuta asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä kohtuullisen ajan kuluessa, pyynnön esittäneellä osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen turvallisuusvalvonnan alaisuuteen kuuluvalle lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaa luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaa niille ehtoja tai rajoittaa niiden soveltamista taikka muuten kieltäytyä hyväksymästä tällaisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, peruuttaa toiminta kokonaan tai tilapäisesti, asettaa sille ehtoja tai rajoittaa sen harjoittamista.

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

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

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

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

14 ARTIKLA

Ilmailun turvaaminen

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

2. Osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun

käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat.

3. Osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

4. Osapuolet noudattavat keskinäisissä suhteissaan ICAOn vahvistamia ilmailun turvaamista koskevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja. Ne edellyttävät, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat vähintään kyseisten lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

5. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta, mukaan luettuna mutta ei yksinomaan matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa turvatarkastaminen, ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastaminen, muiden kuin matkustajien turvatarkastaminen ja -valvonta, miehistö ja heidän mukanaan olevat tavarat mukaan luettuina, rahdin, postin, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvatarkastaminen ja -valvonta sekä kulunvalvonta lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueille. Näitä toimenpiteitä on tarkistettava, jotta niissä otetaan huomioon siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvat lisääntyneet uhkat. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että toisen sopimuspuolen alueellaan edellyttämiä ilma-alusten maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä turvallisuusmääräyksiä on noudatettava.

6. Osapuoli voi hyväksyä alueellensa pääsyä koskevia turvatoimenpiteitä sekä tietyn turvauhkan vuoksi toteutettavia kiireellisiä toimenpiteitä ottaen täysimääräisesti huomioon molempien osapuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen; tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava toiselle osapuolelle viipymättä. Kumpikin osapuoli suhtautuu myötämielisesti toisen osapuolen esittämiin pyyntöihin kohtuullisista erityisturvatoimista ja ottaa huomioon toisen osapuolen jo käyttöön ottamat turvatoimet ja toisen osapuolen esittämät näkemykset sekä mahdolliset haitalliset vaikutukset osapuolten väliseen lentoliikenteeseen. Kumpikin osapuoli ilmoittaa ennalta toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti pyytää sekakomiteaa kokoontumaan, tarvittaessa kiireellisesti, keskustelemaan tällaisista turvatoimista.

7. Kumpikin osapuoli tunnustaa kuitenkin, ettei tämän artiklan määräyksillä rajoiteta

osapuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.

8. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia tai miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu tai niitä uhkaa muu laiton teko, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

9. Kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen poistumisen salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään yhteisten neuvottelujen pohjalta aina kun se on mahdollista.

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

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

15 ARTIKLA

Ilmaliikenteen hallinta

1. Osapuolet tekevät yhteistyötä lennonvarmistuspalveluja koskevissa sääntelykysymyksissä, myös niiden valvonnassa. Yhteistyössä käsitellään ilmaliikenteen hallinnan suorituskykyyn liittyviä politiikkakysymyksiä, jotta voidaan optimoida lentojen yleinen tehokkuus, vähentää kustannuksia, minimoida ympäristövaikutukset ja parantaa järjestelmien turvallisuutta ja kapasiteettia.

2. Osapuolet kannustavat toimivaltaisia viranomaisiaan ja lennonvarmistuspalvelun

tarjoajiaan tekemään yhteistyötä yhteentoimivuuskysymyksissä jatkaakseen mahdollisuuksien mukaan osapuolten järjestelmien yhtenäistämistä, lieventääkseen ilmailun ympäristövaikutuksia ja jakaakseen tarvittaessa tietoja.

3. Osapuolet edistävät lennonvarmistuspalvelun tarjoajiensa yhteistyötä lentotietojen vaihdossa ja liikennevirtojen koordinoinnissa lentojen tehokkuuden optimoimiseksi, jotta voidaan parantaa resurssien käyttöä ja turvata ennakoitavuus, täsmällisyys ja palvelujen jatkuvuus.

4. Osapuolet sopivat tekevänsä yhteistyötä nykyaikaistamisohjelmien alalla, mukaan lukien kehittäminen, käyttöönotto ja parhaat käytännöt taloudellista tehokkuutta varten, ilmaliikenteen hallinta ja asiaankuuluvat lentopaikkoihin liittyvät näkökohdat, sekä edistävänsä vastavuoroista osallistumista validointi- ja demonstraatiotoimiin.

16 ARTIKLA

Ympäristö

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

2. Osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä, jotta voidaan tarkastella ja minimoida ilmailun ympäristövaikutukset tämän sopimuksen tavoitteet huomioon ottaen.

3. Osapuolet toteavat, että on tärkeää torjua ilmastonmuutosta ja siksi rajoittaa tai vähentää kotimaan ja kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä. Ne sopivat tekevänsä yhteistyötä näissä asioissa tarkoituksenaan kehittää ja ottaa käyttöön välineitä, kuten täytäntöönpanosäännöt kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän

(CORSIA) kehittämiseksi, sekä muissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ilmailualalla liittyvissä erityisen merkittävissä näkökohdissa.

4. Osapuolet sitoutuvat vaihtamaan tietoja ja käymään säännöllistä asiantuntijakeskustelua ilmailun ympäristövaikutuksia koskevan yhteistyön lisäämiseksi muun muassa seuraavilla aloilla:

a) ympäristöä vähemmän kuormittavaa ilmailuteknologiaa koskeva tutkimus ja kehitystyö;

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

c) kestäviä vaihtoehtoisia ilmailupolttoaineita koskeva tutkimus ja kehitystyö;

d) näkemysten vaihtaminen ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyvistä kysymyksistä ja ilmastoon vaikuttavien ilmailun päästöjen vähentäminen; ja

e) melun torjunta ja seuranta ilmailun ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

5. Lisäksi osapuolet pyrkivät lisäämään yhteistyötään kansainvälisen ilmailun kasvihuonekaasupäästöihin liittyvien toimenpiteiden osalta – myös rahoitusta ja teknologiaa koskevissa kysymyksissä – ympäristöön liittyviä monenvälisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan kunnioittaen.

6. Osapuolet tunnustavat tarpeen toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niihin puuttumiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia.

17 ARTIKLA

Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

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

18 ARTIKLA

Kuluttajansuoja

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

yhteensopivuutta siinä määrin kuin mahdollista.

19 ARTIKLA

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

1. Osapuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjillä on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen toiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen osapuolen alueella, mikäli kyseessä oleva tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on toisen osapuolen lakisääteisten vaatimusten mukainen.

2. Osapuolet poistavat kaikki olemassa olevat vaatimukset, jotka voivat rajoittaa osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien pääsyä toisen osapuolen markkinoille tai muuten rajoittaa kilpailua. Osapuolet pidättäytyvät hyväksymästä tällaisia vaatimuksia myöhemmin.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa alueellaan asettaa toisen osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjille tai sallia niille asetettavan järjestelmien näytön suhteen muita vaatimuksia kuin ne, jotka se on asettanut omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä myyjille tai muille sen markkinoilla oleville tietokonepohjaisille paikanvarausjärjestelmille. Kumpikaan osapuoli ei saa estää tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjiä, heidän toimittajiansa ja tilaajiansa tekemästä matkustuspalvelutietojen vaihdosta keskenään sopimuksia, joilla helpotetaan kattavien ja puolueettomien tietojen näyttämistä kuluttajille tai puolueettomia näyttöjä koskevien lakisääteisten vaatimusten täyttämistä.

4. Toisen osapuolen mahdolliset asiaankuuluvat viranomaisvaatimukset täyttävien osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen osapuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin muilla kyseisen toisen osapuolen markkinoilla toimivilla omistajilla ja käyttäjillä on.

20 ARTIKLA

Sosiaaliset näkökohdat

1. Osapuolet tunnustavat, että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia

työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin. Osapuolet tekevät yhteistyötä tästä sopimuksesta johtuvien työllisyyskysymysten osalta erityisesti työllisyyteen, työelämän perusoikeuksiin, työehtoihin, sosiaaliturvaan ja työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun liittyvissä asioissa.

2. Osapuolet tunnustavat kummankin osapuolen oikeuden vahvistaa asianmukaiseksi katsomansa kotimaisen työsuojelun taso sekä hyväksyä tai muuttaa vastaavasti asiaa koskevaa lainsäädäntöään ja politiikkaansa kansainvälisten velvoitteidensa mukaisesti. Osapuolet varmistavat, etteivät niiden lainsäädännössä ja määräyksissä vahvistetut oikeudet ja periaatteet vaarannu.

3. Kumpikin osapuoli parantaa edelleen kyseistä lainsäädäntöään ja politiikkaansa kansainvälisten velvoitteidensa mukaisesti ja pyrkii tarjoamaan ja edistämään korkeatasoista työsuojelua ilmailualalla. Osapuolet tunnustavat, että työelämän perusperiaatteiden ja -oikeuksien loukkaamiseen ei voida vedota eikä sitä voida muutenkaan käyttää oikeutettuna kilpailuetuna ja ettei työnormeja saisi käyttää protektionistisiin tarkoituksiin.

4. Osapuolet toistavat sitoutuneensa kunnioittamaan, edistämään ja panemaan tehokkaasti täytäntöön ja soveltamaan työelämän perusperiaatteita ja -oikeuksia niiden velvoitteidensa mukaisesti, jotka johtuvat Kansainvälisen työjärjestön (ILO) jäsenyydestä sekä kansainvälisen työkonferenssin 86. istunnossaan vuonna 1998 hyväksymästä ILOn julistuksesta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista ja sen seurannasta.

5. Osapuolet edistävät ILOn ihmisarvoista työtä koskevan ohjelman tavoitteita ja kansainvälisen työkonferenssin 97. istunnossaan vuonna 2008 hyväksymän sosiaalisesti oikeudenmukaista globalisaatiota koskevan ILOn julistuksen tavoitteita.

6. Kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan ratifioimaan ILOn keskeiset yleissopimukset, jos se ei ole vielä sitä tehnyt. Osapuolet harkitsevat myös muiden ILOn yleissopimusten ratifiointia ja näin ollen vastaavien kansainvälisten työ- ja sosiaalinormien tehokasta täytäntöönpanoa, jotka ovat merkityksellisiä siviili-ilmailun alalla, ottaen huomioon kansalliset olosuhteet.

7. Kumpikin osapuoli voi pyytää sekakomitean kokousta käsittelemään tärkeänä pitämiään työmarkkinakysymyksiä.

III OSASTO

INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET

21 ARTIKLA

Tulkinta ja täytäntöönpano

1. Sopimuspuolet myöntävät tässä sopimuksessa määrätyt oikeudet toisilleen. Kaikki tämän sopimuksen viittaukset osapuolen lentoliikenteen harjoittajille myönnettyihin oikeuksiin on ymmärrettävä ainoastaan viittauksiksi kyseiselle osapuolelle myönnettyihin oikeuksiin. Tämän sopimuksen määräyksiä ei voida tulkita siten, että niiden tarkoituksena olisi antaa oikeuksia tai asettaa velvoitteita, joihin osapuolen kansalaiset voivat vedota suoraan toisen osapuolen tuomioistuimissa.

2. Osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset tai erityiset toimenpiteet tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.

3. Käyttäessään tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan osapuolet toteuttavat asianmukaisia ja tavoitteisiinsa nähden oikeasuhteisia toimenpiteitä.

4. Osapuolten on pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

5. Kumpikin osapuoli vastaa tämän sopimuksen asianmukaisesta soveltamisesta omalla alueellaan.

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

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

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

22 ARTIKLA

Sekakomitea

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

2. Sekakomitea vahvistaa työjärjestyksensä.

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

4. Tämän sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi sekakomitea

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

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

c) kehittää yhteistyötä muun muassa sääntelykysymyksissä;

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

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

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

23 ARTIKLA

Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

1. Osapuolet voivat viedä mahdolliset tämän sopimuksen soveltamista tai tulkintaa

koskevat riidat tämän artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamista.

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

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

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

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

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

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

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

7. Välityslautakunnan asettamispäivä on päivä, jona viimeisin kolmesta välimiehestä

hyväksyy nimityksensä.

8. Välityslautakunta noudattaa työjärjestystä, jonka sekakomitea hyväksyy mahdollisimman pian, jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu ja tämän sopimuksen 22 artiklan 4 kohdan b alakohdan ja 5 kohdan mukaisesti. Välityslautakunta vahvistaa omat menettelysääntönsä siksi, kunnes sekakomitea on hyväksynyt työjärjestyksen.

9. Menettelyn aloittaneen osapuolen pyynnöstä välityslautakunta voi ennen lopullista välityspäätöstään antaa menettelyn aloittaneelle osapuolelle luvan väliaikaisiin korjaaviin toimenpiteisiin tai pyytää vastauksen antavalta osapuolelta väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä.

10. Välityslautakunnan on annettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle viimeistään yhdeksänkymmenen (90) päivän kuluttua asettamispäivästään väliraportti, jossa esitetään selvitetyt tosiseikat, asiaa koskevien määräysten sovellettavuus sekä päätelmien ja annettavien suositusten perustelut. Jos välityslautakunta katsoo, ettei tätä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, välityslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin välityslautakunta aikoo antaa väliraporttinsa. Välimieslautakunnan on joka tapauksessa annettava väliraporttinsa viimeistään sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.

11. Menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi neljäntoista (14) päivän kuluessa väliraportin antamisesta toimittaa välityslautakunnalle kirjallisen pyynnön tarkistaa tiettyjä väliraportin kohtia. Tarkasteltuaan menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen väliraportista esittämiä kirjallisia lausumia välityslautakunta voi muuttaa raporttiaan ja tehdä tarpeelliseksi katsomiaan lisätutkimuksia. Lopullisen välitystuomion päätelmissä on käsiteltävä riittävästi alustavassa tutkintavaiheessa esitettyjä väitteitä ja vastattava selkeästi menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen esittämiin kysymyksiin ja huomautuksiin.

12. Välityslautakunnan on ilmoitettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle lopullinen välityspäätöksensä sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluessa välityslautakunnan asettamispäivästä. Jos välityslautakunta katsoo, ettei tätä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, välityslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin välityslautakunta aikoo antaa välityspäätöksensä. Välimieslautakunnan on joka tapauksessa annettava välityspäätöksensä viimeistään sadanviidenkymmenen (150) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.

13. Jos osapuoli on ryhtynyt toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista taikka jos välimieslautakunta menettelyn aloittaneen osapuolen tai vastauksen antavan osapuolen pyynnöstä määrää asian kiireelliseksi, sovellettavat tämän artiklan 10, 11 ja 12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.

14. Menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli voivat toimittaa lopullisen välityspäätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä kymmenen (10) päivän kuluessa

päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä.

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

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

24 ARTIKLA

Suhde muihin sopimuksiin

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

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

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

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

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

6. Jos osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAOn lentoliikenteen alalla tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan

kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisessa sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tällaisten muutosten huomioon ottamiseksi.

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

25 ARTIKLA

Muutokset

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

26 ARTIKLA

Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen

1. Tämä sopimus on avoinna liittymistä varten valtioille, joista on tullut EU:n jäsenvaltioita sopimuksen allekirjoittamispäivän jälkeen.

2. Tällaisessa tapauksessa kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion liittyminen sopimukseen tapahtuu tallettamalla liittymiskirja Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin huostaan, joka ilmoittaa Qatarille liittymiskirjan tallettamisesta ja talletuspäivästä. Kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion liittyminen tulee voimaan kolmantenakymmenentenä päivänä siitä päivästä, jona liittymiskirja on talletettu.

3. Tämän sopimuksen 24 artiklan 1, 2, 3 ja 7 kohtaa sovelletaan soveltuvin osin sopimuksiin ja järjestelyihin, jotka ovat voimassa silloin, kun Euroopan unionin jäsenvaltio liittyy sopimukseen.

27 ARTIKLA

Irtisanominen

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

28 ARTIKLA

Sopimuksen rekisteröinti

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

29 ARTIKLA

Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja

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

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi Qatar tekee ilmoituksen Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri tekee ilmoituksen Qatarille diplomaattikanavien kautta.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, osapuolet soveltavat tätä sopimusta väliaikaisesti, sovellettavien sisäisten menettelyjensä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä.

4. Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri toimii tämän sopimuksen tallettajana.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut asianmukaisesti valtuutetut edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty […]ssa […] kahtena kappaleena bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, iirin, italian, kreikan, kroaatin, latvian, liettuan, maltan, portugalin, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakin, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin ja viron sekä arabian kielellä, ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen. Jos kielitoisintojen välillä on eroavaisuuksia, sekakomitea päättää käytettävän tekstin kielestä.

Qatarin valtion puolesta

Euroopan unionin puolesta

Belgian kuningaskunnan puolesta

Bulgarian tasavallan puolesta

Tšekin tasavallan puolesta

Tanskan kuningaskunnan puolesta

Saksan liittotasavallan puolesta

Viron tasavallan puolesta

Irlannin puolesta

Helleenien tasavallan puolesta

Espanjan kuningaskunnan puolesta

Ranskan tasavallan puolesta

Kroatian tasavallan puolesta

Italian tasavallan puolesta

Kyproksen tasavallan puolesta

Latvian tasavallan puolesta

Liettuan tasavallan puolesta

Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta

Unkarin puolesta

Maltan puolesta

Alankomaiden kuningaskunnan puolesta

Itävallan tasavallan puolesta

Puolan tasavallan puolesta

Portugalin tasavallan puolesta

Romanian puolesta

Slovenian tasavallan puolesta

Slovakian tasavallan puolesta

Suomen tasavallan puolesta

Ruotsin kuningaskunnan puolesta

LIITE 1

SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdassa määrätään, kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön matkustaja-, yhdistelmä- ja rahtiliikenteessä ja viidennen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön rahtikuljetuksissa tietyillä reiteillä sovelletaan tämän liitteen siirtymämääräyksiä.

2. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen väliset kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeudet vapautetaan asteittain jäljempänä olevan 4–8 kohdan mukaisesti.

3. Viidennen vapauden liikenneoikeuksia rahtikuljetuksiin lisätään vaiheittain jäljempänä olevan 9 kohdan mukaisesti siten, että siirtymäkauden lopussa oikeudet on sovittuihin seitsemään (7) vuoroon viikossa.

4. Edellä 2 kohdassa mainittuihin EU:n jäsenvaltioihin ja näistä jäsenvaltioista liikennöitävissä palveluissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen oikeus kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksiin 7 ja 8 kohdan taulukoissa esitetyin viikoittaisin vuoroin (”Perustaso”) kulloisillakin reiteillä.

5. Edellä 2 kohdassa mainittuihin EU:n jäsenvaltioihin ja näistä jäsenvaltioista liikennöitävien palvelujen vuoroja lisätään vaiheittain jäljempänä 7 ja 8 kohdan taulukoissa esitetysti. ”Vaihe 1” tulee voimaan IATA:n talvikauden 2020–2021 ensimmäisenä päivänä ja seuraavat vaiheet (”Vaiheet 2–5”) vastaavasti IATA:n talvikausien 2021–2022, 2022–2023, 2023–2024 ja 2024–2025 ensimmäisenä päivänä.

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

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

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

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

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

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Pariisi	21	24	27	30	33	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Nizza	7	10	14	17	21	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Lyon	7	10	14	17	21	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	10	14	17	21	Rajoittamaton

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Jos rahtikuljetuksiin ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista myönnettyjen viidennen vapauden liikenneoikeuksien maantieteellinen kattavuus poikkeaa tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määritetystä, kyseistä maantieteellistä kattavuutta voidaan tämän sopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti edelleen käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määritetyn maantieteellisen kattavuuden sijaan niiden vuorojen osalta, joihin oikeudet on myönnetty ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista.

LIITE 2

VIIDENNEN VAPAUDEN LIIKENNEOIKEUKSIEN MAANTIETEELLINEN SOVELLETTAVUUS RAHTIKULJETUKSISSA

OSA 1

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

Pohjois-Amerikka
Kanada, Yhdysvallat, Meksiko

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

Keski-Amerikka
Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

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

OSA 2

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

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

Keski-Aasia
Kazakstan, Kirgisia, Mongolia, Venäjä, Tadžikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

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

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

Aasia, Tyynenmeren alue

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