

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till godkännande av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner det i Bryssel den 12 december 2006 undertecknade Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, och antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet är ett avtal med delad behörighet, dvs. att bestämmelserna hör dels till gemenskapens behörighet, dels till medlemsstaternas behörighet.

Avsikten med avtalet är att gradvis öppna lufttransportmarknaden mellan Europeiska gemenskapen och Marocko och att bl.a. främja en tillnärmning av regleringen. Andra målsättningar är effektivare flygsäkerhet och luftfartsskydd samt harmonisering av nor-

merna för konkurrens, statliga subventioner och konsumentskydd. Avtalet innehåller också bestämmelser om miljöskydd. Avtalet ersätter gällande bilaterala luftfartsavtal som ingåtts mellan Marocko och medlemsstaterna.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del. Avtalet träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna. Avtalet tillämpas dock provisoriskt i enlighet med de avtalsslutande parternas nationella lagstiftning från dagen för undertecknandet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	3
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen.....	4
4.2 Miljökonsekvenser	4
4.3 Andra konsekvenser	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
6 PROVISORISK TILLÄMPNING	5
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	13
3 IKRAFTTRÄDANDE	14
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING.....	14
4.1 Behovet av riksdagens samtycke	14
LAGFÖRSLAG	18
om sättande i kraft av de bestämmelser i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, som hör till området för lagstiftningen.....	18
AVTALSTEXT	19

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska gemenskapens (EG) nuvarande externa luftfartspolitik har dragits upp i EG-domstolens domar i de s.k. Open Skies-målen 2002 (C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Enligt domarna kan luftfarten anses vara en bransch som är av gemensamt intresse för gemenskapen, och medlemsstaterna ska därför beakta gemenskapslagstiftningen när de förhandlar om internationella luftfartsavtal. Detta har för det första inneburit att man varit tvungen att göra ändringar i de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med gemenskapsrätten. I fortsättningen kommer allt fler luftfartsavtal att ingås direkt mellan gemenskapen och tredjeländer, och detta kommer bl.a. att förbättra möjligheterna att komma in på marknaderna, göra konkurrensvillkoren rättvisare och tillnärma av regelverket.

Vid rådets möte (transport, telekommunikation och energi) den 5–6 juni 2003 nåddes en överenskommelse om ett åtgärds paket för gemenskapens externa luftfartspolitik. Den 10 december 2004 gav rådet kommissionen fullmakt att inleda förhandlingar å gemenskapens vägnar med Marocko för åstadkommande av ett täckande luftfartsavtal med stöd av artikel 80.2 (trafik) och artikel 300.1 (förfarande).

Förhandlingarna med Marocko inleddes i maj 2005. I juni 2005 antog rådet slutsatserna om utvecklingen av gemenskapens externa luftfartspolitik som grundade sig på kommissionens meddelande. I sina slutsatser välkomnade rådet framstegen i förhandlingarna om ett Europa-Medelhavsavtal om luftfart med Marocko. Avtalet paraferades samma år, den 14 december 2005, efter fem förhandlingsomgångar.

2 Nuläge

Europeiska gemenskapen har 1996 ingått ett s.k. associeringsavtal med Marocko som täcker tre delområden: politiskt samarbete, ekonomiskt samarbete och samhällsfrågor.

Enligt associeringsavtalet samarbetar parterna inom transportsektorn. Till verksamhetsområdet för den underkommitté för transportfrågor som inrättats med stöd av associeringsavtalet hör bl.a. säkerhet på luftfartsområdet och kontroll och förvaltning av flygplatser.

Gemenskapen har också ingått ett s.k. horisontellt luftfartsavtal med Marocko. Avtalet ersatte sådana bestämmelser i gällande bilaterala avtal mellan Marocko och medlemsstater i Europeiska unionen (EU) som har konstaterats strida mot gemenskapsrätten.

Finland har inget gällande bilateralt luftfartsavtal med Marocko.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med Europa-Medelhavsavtalet om luftfart är att utarbeta gemensamma regler för den växande lufttransportmarknaden mellan EU och Marocko. Reglerna ska basera sig på gällande gemenskapslagstiftning inom området och gälla bl.a. fritt tillträde till marknaderna, fri etableringsrätt, lika konkurrensvillkor, säkerhet och miljöskydd. Genom avtalet avskaffas bl.a. de begränsningar som i dag gäller luftfarten mellan EU-länderna och Marocko.

Avtalet med Marocko kompletterar också avtalet om inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet som undertecknades i juli 2006 och som har som mål att skapa ett gemensamt luftrum med gemenskapens grannländer före utgången av 2010. Till området hör EG och alla avtalsparter som gränssar till gemenskapen i söder och öster. Genom avtalen skapas nya marknadstillfällen för den europeiska flygindustrin på en lufttransportmarknad som omfattar 35 stater och över 500 miljoner människor.

I och med avtalet börjar de marockanska lufttrafikföretagen iakta samma normer för flygsäkerhet, luftfartsskydd och konkurrens som lufttrafikföretagen i Europeiska gemenskapen. Marocko börjar iakta europeiska normer också när det gäller miljöfrågor och sociala aspekter inom luftfarten.

I avtalets första skede får lufttrafikföretag från gemenskapen utöva obegränsade trafikrättigheter i flygtrafiken från gemenskapens territorium till Marocko och tillbaka. Också de marockanska lufttrafikföretagen beviljas s.k.tredje- och fjärde-frihetsrättigheter i avtalets första skede.

Avtalets andra skede börjar när Marocko i tillfredsställande grad har börjat iakttä gemenskapens luftfartslagstiftning. Då kan lufttrafikföretag från Marocko bedriva trafik på flyglinjer inom EU och får rätt att fortsätta sina flygningar till en annan punkt inom EU. Lufttrafikföretag från EU får rätt att fortsätta sina fraktflygningar och, med vissa begränsningar, också sina passagerarflygningar från Marocko vidare till andra destinationer.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som ansvarar för förvaltningen och verkställigheten av avtalet.

Avsikten med propositionen är att för Finlands del godkänna Europa-Medelhavsavtalet om luftfart. Det nationella godkännandet är ett villkor för avtalets internationella ikraftträdande. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen

I och med att avtalet minskar begränsningarna av ägande och bestämmanderätt som ingår i gällande bilaterala luftfartsavtal uppstår nya investeringsmöjligheter och förbättras kapitalrörligheten.

Flygtrafiken mellan EU och Marocko har ökat betydligt – under de senaste åren med sju procent per år. Denna ökning kommer ytterligare att för snabbas när Marocko ansluts till EU:s gemensamma lufttransportsmarknad. Vissa europeiska flygbolag meddelade redan när avtalet undertecknades att de kommer att öppna nya flyglinjer till Marocko. Förmånliga flygresor kommer att bli tillgängliga för ett allt större antal människor.

Marocko förbinder sig att harmonisera regleringen av luftfartssektorn med regleringen i gemenskapen, vilket resulterar i att standarden på flygsäkerheten och luftfartsskyddet

höjs. Existerande hinder för tillträde till marknaderna när det gäller luftfarten mellan EU och Marocko undanröjs, vilket skapar lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretagen i gemenskapen.

Ur Finlands och de inhemska lufttrafikföretagens synvinkel har avtalet inga betydande direkta verkningar. Hittills har det endast förekommit charterflygtrafik mellan Finland och Marocko. Reguljär flygtrafik har däremot inte förekommit. Avtalet gör det dock möjligt att trafiken blir mångsidigare och ökar i framtiden.

4.2 Miljökonsekvenser

Propositionen har inga direkta konsekvenser för miljön. Avtalet täcker dock gällande EU-lagstiftning om utsläpps- och bullerbegränsningar samt andra åtgärder, som Marocko förbinder sig att iakttä. Man kan alltså anta att avtalet på lång sikt har positiva konsekvenser för miljön.

4.3 Andra konsekvenser

Propositionen har inga betydande konsekvenser vad gäller myndigheternas verksamhet eller myndigheternas organisation eller personal på nationell nivå.

5 Beredningen av propositionen

Den 10 december 2004 gav rådet kommissionen fullmakt att förhandla med Marocko om ett heltäckande luftfartsavtal på gemenskapsnivå. Förhandlingarna inleddes i maj 2005 i Rabat och avslutades den 14 december 2005 i Marrakech då avtalet paraferades. Rådet fattade den 4 december 2006 beslut 2006/959/EG om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (EGT L 386, 29.12.2006, s. 55–56).

I förhandlingsskedet överlämnades en E-skrivelse med statsrådets utredning till riksdagen i enlighet med 97 § i grundlagen (E 34/2004 rd). Stora utskottet understödde den ståndpunkt som statsrådet framförde i skrivelsen i överensstämmelse med kommunikationsutskottets utlåtande. Republikens president beviljade underteckningsfullmakter för avtalet den 17 november 2006. Avtalet un-

derstecknades i samband med rådets möte (transport, telekommunikation och energi) den 12 december 2006.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om utkastet till propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet och Luftfartsförvaltningen. De angivna utlåtandena har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 300.2 första stycket första meningen i fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen kan rådet med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som ingåtts av gemenskapen före ikraftträdandet. I beslutet om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart (2006/959/EG) finns en bestämmelse enligt vilket avtalet, i avvaktan på dess ikraftträdande, ska tillämpas i enlighet med dess artikel 30.1 i enlighet med de avtalsslutande parternas inhemska lagstiftning fram till dess ikraftträdande.

I Finlands konstitution finns ingen bestämmelse som uttryckligen gäller provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om ett avtal innehåller t.ex. bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, har en provisorisk tillämpning av avtalet ansetts kräva riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom Europa-Medelhavsavtalet om luftfart innehåller ett antal bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, kräver avtalet riksdagens godkännande. Vilka bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

När avtalet undertecknades gjorde Finland ett uttalande till rådets protokoll enligt vilket Finland kan tillämpa avtalet provisoriskt endast fr.o.m. den dag då Finland har meddelat gemenskapen att alla interna förfaranden som Finlands konstitution kräver har slutförts. Uttalandet betyder att Finland kan tillämpa avtalet provisoriskt först efter det att Finland har godkänt den provisoriska tillämpningen av avtalet i enlighet med Finlands egen konstitution och meddelat detta till rådets sekretariat som är depositarie för avtalet.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. Definitioner. Artikeln innehåller definitioner på de centrala begreppen i avtalet. I avtalet gäller följande definitioner:

”tjänst enligt avtal” och ”angiven linje” internationella lufttransporter i enlighet med artikel 2 och bilaga I till avtalet,

”avtalet” avtalet och dess bilagor med eventuella ändringar,

”lufttransport” befordran, mot ersättning, av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg, som, för undanröjande av eventuella tvivel, ska omfatta reguljära och icke reguljära (charter) lufttransporter och fullständiga frakttjänster,

”associeringsavtal” Europa-Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Marocko, å andra sidan, antaget i Bryssel den 26 februari 1996,

”operativ licens för gemenskapen” operativ licens för lufttrafikföretag som är etablerade i Europeiska gemenskapen, som beviljas och upprätthålls i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag,

”konventionen” konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

”full kostnad” kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när så är aktuellt, eventuella tillägg som syftar till att åter spegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet,

”avtals slutande parter” gemenskapen eller medlemsstaterna, eller gemenskapen och dess medlemsstater, i enlighet med deras respektive behörighet, å ena sidan, och Marocko, å andra sidan,

”medborgare” alla fysiska eller juridiska personer med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska par-

ten, i den utsträckning som de, när det gäller juridiska personer, står under effektiv kontroll, direkt eller genom majoritetsägande, av fysiska eller juridiska personer med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga V angivet tredjelands nationalitet för den europeiska parten,

”subventioner” alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional organisation eller en annan offentlig organisation, dvs. när a) detta medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier; b) statliga intäkter eller intäkter som skulle tas in av ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ inte drivs in eller efterskänks; c) ett annat offentligt organ tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster; d) staten eller ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt ligger inom statens kompetens och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

”internationell lufttransport” lufttransport som passerar mer än en stats luftrum,

”pris” tariffer som lufttrafikföretag och deras ombud tillämpar för lufttransport av passagerare, bagage och/eller last, i förekommande fall inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport, och de villkor på vilka de tillämpas,

”användaravgift” en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster,

”Sesar” det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst,

”territorium” i fråga om Marocko avser territorium Marockos landområden, inre vatten och territorialhav under landets överhöghet eller jurisdiktion, och i fråga om Europeiska gemenskapen avser territorium landområden, inre vatten och territorialhav på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget eller i eventuella efterföljande instrument,

”behöriga myndigheter” de offentliga organ som anges i bilaga III. Alla ändringar av nationell lagstiftning med avseende på behöriga myndigheters ställning ska av den berörda parten anmälas till den andra avtalsslutande parten.

Artikel 2. Trafikrättigheter. Enligt punkt 1 ska vardera avtalsslutande part, utom om annat föreskrivs i bilaga I, bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag: a) att flyga över dess territorium utan att landa; b) att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, frakt och/eller post i lufttransport; c) att under utövande av en tjänst enligt avtal på en angiven linje landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, frakt och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans; d) andra rättigheter enligt detta avtal. Enligt punkt 2 ska ingenting i avtalet anses medföra rätt för a) marockanska lufttrafikföretag att inom en medlemsstat i Europeiska gemenskaperna ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den medlemsstatens territorium; b) EG-lufttrafikföretag att inom Marockos territorium ta ombord passagerare, bagage och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Marockos territorium.

Artikel 3. Tillstånd. Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en av parterna, ska enligt artikeln den andra partens behöriga myndigheter bevilja lämpliga tillstånd med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som nämns i artikeln är uppfyllda. Villkoren är bl.a. huvudsäte inom den avtalsslutande partens territorium och licens.

Artikeln innehåller också vissa villkor som ansluter till lufttrafikföretagens ägandeförhållanden och bestämmanderätten i företagen. Lufttrafikföretaget ska dessutom uppfylla de villkor som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell lufttransport. Ett villkor för beviljande av trafiktillstånd är vidare att bestämmelserna i artiklarna 14 (Flygsäkerhet) och 15 (Luftfartsskydd) upprätthålls och tillämpas. I Finland finns bestämmelserna om beviljande av trafiktillstånd i 8 kap. i luftfartslagen (1242/2005).

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt punkt 1 får vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd som har utfärdats för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags verksamhet om de i artikel 3 nämnda villkoren inte är uppfyllda, eller om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 (Tillämpning av lagar och andra författningar). Enligt punkt 2 kan åtgärder för återkallande av tillstånd vidtas först efter samråd med den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, såvida omedelbara åtgärder inte är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d. I Finland föreskrivs i luftfartslagens 151 § om Luftfartsförvaltningens rätt att vidta åtgärder med avseende på tillstånd som beviljats luftfartsföretag.

Artikel 5. Investeringar. En EG-medlemsstat eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den effektiva kontrollen över ett marockanskt lufttrafikföretag, eller Marockos eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den effektiva kontrollen över ett EG-lufttrafikföretag ska enligt artikeln avgöras genom ett förhandsbeslut av den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet. I beslutet ska de villkor som är knutna till utövandet av tjänster enligt avtalet och till tjänster mellan tredjeländer och de avtalsslutande parterna anges.

Artikel 6. Tillämpning av lagar och andra författningar. Enligt punkt 1 ska en avtalsslutande parts lufttrafikföretag vid inresa i, avresa från och under uppehållet inom den

andra avtalsslutande partens territorium iaktta de lagar och andra författningar som gäller för ankomst till eller avgång från det territoriet för luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg. Enligt punkt 2 gäller detsamma i fråga om lagar och bestämmelser om passagerares, besättnings och lasts ankomst och avgång med luftfartyg inom den andra avtalsslutande partens territorium.

Artikel 7. Konkurrens. Enligt artikeln tillämpas associeringsavtalets konkurrensbestämmelser i de fall där bestämmelserna i Europa-Medelhavsavtalet inte är mer specifika.

Artikel 8. Subventioner. Enligt punkt 2 ska subventioner som den ena avtalsslutande parten beviljar lufttrafikföretag stå i proportion till målet, vara klara och tydliga och ha utformats så att de negativa effekterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag i möjligaste mån blir så små som möjligt. Den andra avtalsslutande parten ska omgående underrättas om avsikten att bevilja sådana subventioner. Enligt punkt 3 kan den ena avtalsslutande parten begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att behandla ärendet. Enligt punkt 4 har de avtalsslutande parterna möjlighet att tillämpa sina respektive antisubventionsåtgärder när en tvist inte kan avgöras i den gemensamma kommittén. Enligt punkt 5 begränsar artikeln inte lagstiftning som gäller trafik av allmänt intresse och allmän trafikplikt inom de avtalsslutande parternas respektive territorium. I Finland föreskrivs det i 72 § i luftfartslagen om införande av allmän trafikplikt enligt rådets förordning (EEG) Nr 2408/92.

Artikel 9. Kommersiella möjligheter. Enligt punkt 1 har båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag rätt att inrätta kontor på den andra avtalsslutande partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter. Enligt punkt 2 ska båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium ta in specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning. I Finland finns bestämmelserna om inresa, vis-

telse och arbete i utlänningslagen (301/2004). Enligt punkt 3 har alla lufttrafikföretag rätt att i fråga om marktjänster på den andra avtalsslutande partens territorium utföra sina egna marktjänster eller använda leverantörer som tillhandahåller marktjänster på marknaden. I Finland föreskrivs om marktjänster i luftfartslagens 10 kap.

Enligt 4 punkten har lufttrafikföretagen rätt att ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt eller genom ombud. Enligt punkt 5 ska alla lufttrafikföretag ha rätt att konvertera lokala intäkter och överföra dem till sitt hemland eller till ett eller flera andra länder efter eget val. Enligt punkt 6 ska lufttrafikföretagen ha rätt att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta. Enligt punkt 7 får lufttrafikföretagen under vissa förutsättningar delta i samverkande marknadsföring vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt avtalet. Punkt 8 innehåller bestämmelser om land- och sjötransport i anslutning till luftfarten.

Artikel 10. Tullar och avgifter. Punkt 1 innehåller bestämmelser om på grundval av reciprocitet beviljad befrielse från skatter, tullar och avgifter för luftfartyg, reservdelar, förråd och utrustning. Enligt punkt 2 ska också förråd och utrustning som nämns i leden a—e vara befriade från skatter, tullar och avgifter på grundval av reciprocitet. Enligt punkt 3 befriar avtalet inte bränsle som en avtalsslutande part tillhandahåller lufttrafikföretag på dess territorium från skatter, tullar eller avgifter jämförbara med dem som avses i punkt 1. Vid ankomst till, under uppehåll och vid utresan från endera avtalsslutande partens territorium ska dess lagar och andra författningar rörande försäljning, leverans och användning av luftfartygsbränsle iakttagas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag. Enligt punkt 4 får det krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ställs under behöriga myndigheters övervakning. Enligt punkt 6 ska bestämmelserna i avtalet inte hindra en avtalsslutande part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartssträcka mellan två punkter inom den avtalsslutande partens territorium vid vilka

en av- eller påstigning är tillåten. I 70 § i mervärdesskattelagen (1501/1993) rörande skattefrihet vid internationell handel föreskrivs om skattefrihet vid försäljning av luftfartyg, reservdelar eller utrustning till luftfartyg, och om skatteplikt för sådana varor som säljs till passagerare under lufttransport som inte är avsedda för konsumtion ombord.

Artikel 11. Användaravgifter. Punkt 1 förbjuder de avtalsslutande parterna att ålägga den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag eller tillåta att dessa åläggs användaravgifter som är högre än dem som åligger den avtalsslutande partens egna lufttrafikföretag som tillhandahåller liknande internationella lufttransporttjänster. Punkt 2 innehåller bestämmelser om villkor för införande av höjda eller nya avgifter.

Artikel 12. Prissättning. Enligt artikeln ska lufttransporttjänster kunna prissättas fritt utan krav på godkännande, men de får omfattas av krav på anmälan i rent informations-syfte. Priser som tas ut för transporter som helt genomförs inom gemenskapen ska omfattas av gemenskapens lagstiftning.

Artikel 13. Statistik. Artikeln innehåller bestämmelser om ömsesidigt tillhandahållande av sådan statistik mellan de avtalsslutande parternas myndigheter som gäller bedrivande av trafik. I Finland föreskrivs om luftfartsstatistik i 169 § i luftfartslagen.

Artikel 14. Flygsäkerhet. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna agera i enlighet med de bestämmelser i gemenskapens lagstiftning om flygsäkerhet som anges i bilaga VI A. Punkt 2 innehåller bestämmelser om rampinspektion av luftfartyg som misstänks inte uppfylla normerna för flygsäkerhet enligt konventionen för civil luftfart. Enligt punkt 3 kan de avtalsslutande parterna när som helst begära samråd rörande den andra avtalsslutande partens upprätthållande av säkerhetsnormerna. Enligt punkt 4 ska ingenting i avtalet hindra en avtalsslutande parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga VI A till Europa-Medelhavsavtalet. Myndigheterna kan också vidta åtgärder om de misstänker

att den tillämpliga lagstiftningen inte iakttas eller övervakas effektivt. Enligt punkt 5 ska myndigheterna omgående underrätta den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter när åtgärder vidtas och ange skälen till att åtgärderna vidtas. När åtgärder inte avbryts trots att grunden för dem inte längre föreligger, får endera avtalsslutande part enligt punkt 6 hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén. I Finland är Luftfartsförvaltningen den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Om detta föreskrivs i lagen om Luftfartsförvaltningen (1247/2005) och luftfartslagen. Om Luftfartsförvaltningens rätt att utföra rampinspektioner föreskrivs i 4 kap. i luftfartslagen.

Artikel 15. Luftfartsskydd. Enligt punkt 1 bekräftar de avtalsslutande parterna sina inbördes skyldigheter enligt internationella konventioner att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning. Enligt punkt 2 ska de avtalsslutande parterna i detta syfte ge varandra all hjälp som är nödvändig. Enligt punkt 3 ska de avtalsslutande parterna samsamt handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån de avtalsslutande parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till Chicago-konventionen. De avtalsslutande parterna ska kräva att de som bedriver trafik med luftfartyg registrerade i den avtalsslutande partens land eller med huvudkontor eller varaktigt hemvist inom dess territorium, eller som driver flygplatser där, följer bestämmelserna om luftfartsskydd. Enligt punkt 4 ska de avtalsslutande parterna se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. Vardera avtalsslutande part ska också, om den andra avtalsslutande parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot

säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska de avtalsslutande parterna enligt punkt 5 hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avstyra incidenten eller hotet. Enligt punkt 6 får en avtalsslutande part begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande parten, om den har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i artikeln. Enligt punkt 7 får trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från en sådan begäran. Om ett omedelbart och exceptionellt hot kräver det får, enligt punkt 8, en avtalsslutande part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut. Åtgärder som vidtas enligt punkt 7 ska avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten rättat sig efter bestämmelserna i denna artikel. I Finland föreskrivs det om luftfartsskydd för den civila luftfarten i 11 kap. i luftfartslagen.

Artikel 16. Flygledningstjänst. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna iakttä bestämmelserna i den gemenslagslagstiftning som anges i bilaga VI B. Enligt punkt 2 förbinder sig de avtalsslutande parterna att sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på området för flygledningstjänster, med sikte på att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Marocko och därmed öka de nuvarande säkerhetsnormerna och den övergripande effektiviteten för de allmänna lufttrafiknormer som gäller i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningarna. Enligt punkt 3 a ska Marocko vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sina institutionella strukturer för trafikledningstjänster till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt självständiga i förhållande till tillhandahållarna av flygtrafiktjänster. Gemenskapen ska enligt punkt 3 b associera Marocko med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemen-

samma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium få med Marocko i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande SESAR. I Finland föreskrivs om flygtrafiktjänst och myndigheternas verksamhet i samband med den i 12 kap. i luftfartslagen.

Artikel 17. Miljö. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna iakttä bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga VI C.

Artikel 18. Konsumentskydd. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna agera i enlighet med den gemenslagslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI D.

Artikel 19. Datoriserade bokningssystem. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna agera i enlighet med den lagstiftning som anges i bilaga VI E.

Artikel 20. Sociala aspekter. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna agera i enlighet med den lagstiftning som anges i bilaga VI F.

Artikel 21. Tolkning och genomförande. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål. Enligt punkt 2 ansvarar varje avtalsslutande part för att avtalet och de förordningar och direktiv rörande lufttransporter som förtecknas i bilaga VI genomförs på korrekt sätt på dess territorium. Enligt punkt 3 ska varje avtalsslutande part förse den andra avtalsslutande parten med all information och hjälp som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra avtalsslutande parten utför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal. I frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör den andra avtalsslutande partens myndigheter eller företag, ska enligt punkt 4 den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.

Artikel 22. Den gemensamma kommittén. Med stöd av punkt 1 inrättas en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för de

avtalsslutande parterna. Kommittén ska ansvara för förvaltningen och verkställigheten av avtalet. Enligt punkt 2 ska den gemensamma kommitténs beslut antas gemensamt och vara bindande för de avtalsslutande parterna. De avtalsslutande parterna ska verkställa besluten i enlighet med deras respektive bestämmelser. Enligt punkt 3 ska den gemensamma kommittén sammanträda när det är nödvändigt och minst en gång om året. Vardera avtalsslutande part kan begära att ett möte sammankallas. Enligt punkt 4 får en avtalsslutande part också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av avtalet. Ett sådant sammanträde ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inget annat avtalas av de avtalsslutande parterna. Enligt punkt 5 ska de avtalsslutande parterna utbyta information och, om endera avtalsslutande parten så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén. Enligt punkt 6 ska den gemensamma kommittén genom beslut själv anta sin arbetsordning. En avtalsslutande part som anser att den andra avtalsslutande parten inte genomfört ett beslut av den gemensamma kommittén på ett riktigt sätt, får enligt punkt 7 begära att frågan diskuteras i den gemensamma kommittén. Om den gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den avtalsslutande part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24. Enligt punkt 8 ska i kommitténs beslut anges datum för genomförande av beslutet tillsammans med övriga uppgifter som sannolikt kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer. Enligt punkt 9 får de avtalsslutande parterna vidta lämpliga åtgärder enligt artikel 24 också när den gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader. Enligt punkt 10 ska den gemensamma kommittén granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsägande, eller förändringar i den effektiva kontrollen över de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag. Enligt punkt 11 ska den gemensamma kommittén bygga upp ett samarbete i synnerhet när det gäller lagstiftningsreformer, de arbetsmarknadspolitiska effek-

terna av tillämpningen av avtalet och vidareutvecklingen av avtalet.

Artikel 23. Tvistlösning och skiljeförfarande. Enligt punkt 1 får båda avtalsslutande parter hänskjuta tvister rörande tolkningen av avtalet till den gemensamma kommittén när dessa inte kunnat lösas i enlighet med artikel 22. Det associeringsråd som inrättas inom ramen för associeringsavtalet mellan EG och Marocko ska fungera som gemensam kommitté vid tillämpningen av denna artikel. Enligt punkt 2 kan den gemensamma kommittén bilägga tvisten genom ett beslut, och enligt punkt 3 ska de avtalsslutande parterna vidta åtgärder för genomförande av beslutet. I punkt 4 föreskrivs om hänskjutande av en tvist till skiljeförfarande om tvisten inte kan biläggas i den gemensamma kommittén. Enligt punkt 5 ska skiljedomstolens preliminära och slutliga beslut vara bindande för de avtalsslutande parterna. Om en av de avtalsslutande parterna underlåter att iakttä skiljedomstolens beslut inom 30 dagar, får den andra avtalsslutande parten enligt punkt 6, så länge underlåtenheten kvarstår, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de rättigheter eller privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande avtalsslutande parten.

Artikel 24. Skyddsåtgärder. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för fullgörandet av deras skyldigheter enligt detta avtal och se till att de mål som uppställs i avtalet uppnås. Enligt punkt 2 får en avtalsslutande part vidta lämpliga åtgärder om den anser att den andra avtalsslutande parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt avtalet. Skyddsåtgärder ska med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i avtalet. Sådana åtgärder som minst stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras. Enligt punkt 3 ska en avtalsslutande part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder underrätta den andra avtalsslutande parten genom den gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 4 ska samråd inledas omedelbart i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Enligt punkt 5 får säker-

hetsåtgärder vidtas först en månad efter den dag då den gemensamma kommittén mottog underrättelsen. Tidsgränsen begränsar dock inte tillämpningen av artiklarna 3 d, 4 d, 14 och 15. Enligt punkt 6 ska den gemensamma kommittén underrättas om de åtgärder som vidtagits och meddelas alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 7 ska alla skyddsåtgärder upphöra så snart den felande avtalsslutande parten uppfyller bestämmelserna i avtalet.

Artikel 25. Avtalets geografiska räckvidd. I artikeln konstateras att avtalet faller inom ramen för det partnerskap mellan Europa och Medelhavsområdet som avses i Barcelona-förklaringen av den 28 november 1995. De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera avtalets överensstämmelse med Barcelonaprocessen, särskilt med avseende på möjligheten att nå inbördes enighet om att ändra det i syfte att ta hänsyn till liknande luftfartsavtal.

Artikel 26. Förhållandet till andra avtal. Enligt punkt 1 ersätter avtalet gällande bestämmelser i bilaterala luftfartsavtal mellan Marocko och medlemsstaterna. Redan befintliga trafikeringsrättigheter enligt dessa bilaterala avtal som inte täcks av avtalet kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering av medlemsstaterna och deras medborgare. Om de avtalsslutande parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller av en annan internationell organisation som behandlar frågor som omfattas av Europa-Medelhavsavtalet, ska de enligt punkt 2 samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling. Enligt punkt 3 begränsar inte tillämpningen av avtalet de avtalsslutande parternas beslut att i framtiden tillämpa rekommendationer som kan komma att utfärdas av ICAO. De avtalsslutande parterna kan inte anföra avtalet, eller någon del av det, som grund för att bestrida överväganden i ICAO om att tillämpa alternativa strategier i frågor som täcks av avtalet.

Artikel 27. Ändringar. Enligt 1 punkten ska den avtalsslutande part som önskar ändra bestämmelserna i avtalet underrätta den ge-

mensamma kommittén om detta. Överenskomna ändringar av avtalet ska träda i kraft efter det att de avtalsslutande parternas respektive interna förfaranden slutförts. Enligt punkt 2 har den gemensamma kommittén befogenhet att besluta om ändring av avtalet och bilagorna till avtalet. Enligt punkt 3 ska avtalet inte påverka de avtalsslutande parternas rätt att ensidigt anta ny lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga VI, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i avtalet efterlevs. När ny lagstiftning utarbetas av en av de avtalsslutande parterna ska denna enligt punkt 4 underrätta och samråda med den andra avtalsslutande parten i så hög grad som möjligt. På begäran av endera avtalsslutande part kan ett inledande åsiktsutbyte äga rum i den gemensamma kommittén. När en avtalsslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga VI, ska den enligt punkt 5 underrätta den andra avtalsslutande parten senast 30 dagar efter antagandet. På begäran av någon av de avtalsslutande parterna ska den gemensamma kommittén inom 60 dagar därefter organisera ett åsiktsbyte om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller sådan ändring kommer att få för avtalets avsedda funktion. Enligt punkt 6 ska den gemensamma kommittén konstatera att den nya lagstiftningen eller ändringen överensstämmer med Europa-Medelhavsavtalet om luftfart och besluta om eventuella tillägg till avtalets bilaga VI eller andra åtgärder i syfte att skydda avtalets avsedda funktion.

Artikel 28. Uppsägning och upphörande. Enligt punkt 1 ingår avtalet på obestämd tid. Enligt punkt 2 får endera avtalsslutande part, när som helst, skriftligen på diplomatisk väg tillkännage för den andra avtalsslutande parten sitt beslut att säga upp avtalet. Ett sådant tillkännagivande ska samtidigt skickas till ICAO. Avtalet ska upphöra att gälla tolv månader efter den dag då den ena avtalsslutande parten mottar tillkännagivandet från den andra avtalsslutande parten, såvida inte tillkännagivandet om uppsägning återkallas före utgången av denna period. Enligt punkt 3 ska avtalet upphöra att gälla eller tillfälligt upp-

höra att gälla om associeringsavtalet mellan EG och Marocko upphör att gälla eller tillfälligt upphör att gälla.

Artikel 29. *Registrering hos ICAO och FN:s sekretariat.* Enligt artikeln ska avtalet och ändringar av avtalet registreras hos ICAO och FN:s sekretariat.

Artikel 30. *Ikraftträdande och provisorisk tillämpning.* Enligt punkt 1 ska avtalet tillämpas provisoriskt i enlighet med de avtalslutande parternas inhemska lagstiftning från dagen för undertecknandet. Enligt punkt 2 träder avtalet i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I denna notutväxling ska Konungariket Marocko tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Konungariket Marocko den diplomatiska noten från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som bekräftar att respektive medlemsstat har fullgjort de förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande.

Bilagor. Avtalet har sex bilagor.

Bilaga I, som omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga IV, innehåller bestämmelser om tjänster enligt avtal och angivna flyglinjer.

Bilaga II består av en förteckning över sådana bilaterala avtal mellan Marocko och EG:s medlemsstater som är sekundära i förhållande till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart.

Bilaga III innehåller en förteckning över de avtalslutande parternas behöriga myndigheter när det gäller förfaranden för trafiktillstånd och för tekniska tillstånd.

Bilaga IV innehåller bestämmelser om övergångsförfaranden. Enligt punkt 1 gör gemenskapen en utvärdering av den marockanska partens genomförande och tillämpning av alla de luftfartsbestämmelser i gemenskapslagstiftningen som anges i bilaga VI,

och denna utvärdering ska sedan godkännas av den gemensamma kommittén. Den gemensamma kommitténs beslut ska antas senast två år efter avtalets ikraftträdande. Till dess att det beslut som avses i punkt 1 antas ska enligt punkt 2 tjänsterna enligt avtalet och de angivna flyglinjerna enligt bilaga I inte omfatta EG-lufttrafikföretags rätt att inleda flygningar i Marocko och avsluta flygningar på bortomliggande punkter och vice versa, samt marockanska lufttrafikföretags rätt att inleda flygningar på en punkt i gemenskapen för att avsluta dem på en annan punkt i gemenskapen och vice versa. Alla femte-frihetsrättigheter som beviljas genom ett av de bilaterala avtal mellan Marocko och Europeiska gemenskapens medlemsstater som finns förtecknade i bilaga II får dock utövas också i fortsättningen, i den mån de inte medför någon diskriminering på grundval av nationalitet.

I bilaga V förtecknas de andra stater som avses i artiklarna 3 och 4. Dessa stater är Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.

Bilaga VI innehåller en förteckning över gemenskapslagstiftning som ska tillämpas i enlighet med avtalet om inte annat anges i denna bilaga eller i bilaga IV om övergångsbestämmelser. De tillämpliga reglerna gäller luftfartssäkerhet, flygledningstjänst, miljö, konsumentskydd, datoriserade boknings-system, sociala aspekter samt ömsesidigt godkännande av certifikat för personal.

2 Lagförslag

1 §. I paragrafen ingår en sedvanlig bestämmelse om blankettlag genom vilken de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Vilka bestämmelser som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt den föreslagna paragrafen bestäms det om lagens ikraftträdande genom förordning av republikens president.

Europa-Medelhavsavtalet om luftfart ska enligt avtalets artikel 30.1 tillämpas provisoriskt i enlighet med de avtalslutande parternas inhemska lagstiftning från dagen för undertecknandet. Det föreslås därför att det i 2 mom. tas in en bestämmelse om att det är

möjligt att genom förordning av republikens president föreskriva om provisorisk tillämpning av lagen fram till det att avtalet träder i kraft internationellt

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft internationellt och för Finlands del en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. Lagen om sättande i kraft av bestämmelser som hör till området för lagstiftningen är avsedd att träda i kraft samtidigt som avtalet. Genom förordning av republikens president kan dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

4.1 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna

Ur gemenskapsrättens synvinkel är Europa-Medelhavsavtalet om luftfart ett avtal med delad behörighet, där bestämmelserna hör dels till gemenskapens, dels till medlemsstaternas behörighet. Eftersom riksdagens godkännandebehörighet enligt tolkningspraxis inte gäller godkännande av sådana delar av ett avtal som hör till gemenskapens behörighet (GrUU 6/2001 rd), godkänner riksdagen avtalet i enlighet med grundlagens 94 § 1 mom. endast till den del som avtalets bestämmelser hör till Finlands behörighet.

I Europa-Medelhavsavtalet om luftfart finns inga bestämmelser som i sig skulle ange hur behörigheten är fördelad mellan gemenskapen och medlemsstaterna. I artikel 80.2 i EG-fördraget konstateras endast i fråga om luftfarten att gemenskapen har behörighet inom området, om rådet beslutar detta. I och med att det utfärdats gemenskapsrättsakter på området har gemenskapens behörighet när

det gäller luftfarten blivit rätt omfattande. Huvuddelen av dessa rättsakter är gemenskapsförordningar. I förordningarna har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till hur medlemsstaten ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som de olika förordningarna förutsätter. Om de olika delområden som avtalet täcker har det utfärdats gemenskapsförordningar bl.a. om tillträde till marknaden ((EEG) nr 2408/92), tillstånd för lufttrafikföretag från gemenskapen ((EEG) nr 2407/92), luftfartssäkerhet ((EG) nr 1592/2002), skyddsregler för den civila luftfarten ((EG) nr 2320/2002), ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ((EG) nr 549/2004), organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ((EG) nr 551/2004) samt tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ((EG) nr 550/2004). På basis av detta hör åtminstone artikel 2—3 och 14—16 dels till Europeiska gemenskapens behörighet, dels till medlemsstaternas behörighet.

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen bl.a. sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga behörighet alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett avtal ska anses höra till området för lagstiftningen om 1) den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter 3) den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag, 4) det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Detta är fallet oavsett om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Grundlagsutskottet har vidare konstaterat att när begrepp som definieras i avtalet gäller frågor som hör till området för lagstiftningen, så påverkar de indirekt innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelser som

hör till området för lagstiftningen och hör därmed också till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

I det följande behandlas artiklarna i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart till den del som de enligt regeringens uppfattning hör till medlemsstaternas behörighet och i Finland till området för lagstiftningen.

I artikel 1 definieras de begrepp som används i avtalet. De bestämmelser i avtalet som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör därmed till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens godkännande.

Artikel 2 i avtalet innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Europeiska unionens medlemsstater har tidigare självständigt förhandlat om trafikrättigheter med tredjeländer. Europa-Medelhavsavtalet om luftfart kommer att ersätta dessa bilaterala avtal. På denna grund kan bestämmelserna i artikel 2 anses delvis höra till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna om beviljande av trafik-tillstånd och återkallande av trafik-tillstånd i artikel 3 och 4 har samband med Luftfartsförvaltningens behörighet och det förfarande som det föreskrivs om i 8 kap. i luftfartslagen. Artiklarna hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Enligt avtalets artikel 8 om subventioner begränsar artikeln inte lagstiftning som gäller trafik av allmänt intresse och allmän trafikplikt inom de avtalsslutande parternas respektive territorium. I 72 § i luftfartslagen finns en bestämmelse om införande av allmän trafikplikt enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. Bestämmelserna i artikel 8 hör därför delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Avtalets artikel 9.1 och 9.2 innehåller sådana bestämmelser om etableringsrätt som hör till medlemsstatens behörighet. Gemen-

skapsbestämmelser som gäller etableringsrätt omfattar i princip inte personer eller företag från tredjeländer. På en person från ett tredjeland som vill etablera sig som yrkesutövare eller grunda ett företag i en medlemsstat tillämpas den nationella lagstiftningen i respektive medlemsstat. I Finland föreskrivs om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen. Artikel 9.3 innehåller bestämmelser om marktjänster, som det föreskrivs om i 10 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln 9 hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Avtalets artikel 10.1 och 10.2 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och avgifter på grundval av reciprocitet. Bestämmelserna överensstämmer med internationell praxis. De hör till området för lagstiftningen eftersom det finns gällande lagbestämmelser om detta i Finland. I 70 § i mervärdesskattelagen föreskrivs om skattefrihet vid försäljning av luftfartyg, reservdelar eller utrustning till luftfartyg, och om skatteplikt för sådana varor som säljs till passagerare under lufttransport som inte är avsedda för konsumtion ombord.

Enligt avtalets artikel 13 ska vardera avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter på begäran till den andra partens myndigheter tillhandahålla uppgifter och statistik som lufttrafikföretagen har lämnat till sina nationella myndigheter. Enligt 169 § i luftfartslagen svarar Luftfartsförvaltningen för luftfartsstatistiken. De inrättningar som nämns i lagens 154 § 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna på begäran av Luftfartsförvaltningen lämna den statistiska uppgifterna om sin verksamhet. Bestämmelserna i artikeln hör till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Avtalets artikel 14 om flygsäkerhet ansluter sig till Luftfartsförvaltningens behörighet som nationell luftfartsmyndighet med uppgift att sörja för tillsynen över den civila luftfartens säkerhet, som det föreskrivs om i lagen om Luftfartsförvaltningen (1247/2005) och luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna om luftfartsskydd i artikel 15 ansluter sig till de förpliktelser som Luftfartsförvaltningen och ledningsenheterna för

flygplatserna har enligt 11 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna i avtalets artikel 16 gäller flygledningstjänst och samarbete med sikte på att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet. Bestämmelser om flygtrafiktjänst finns i 12 kap. i luftfartslagen. Luftfartsförvaltningen har enligt lagen om Luftfartsförvaltningen till uppgift att delta i det internationella samarbetet och EU-samarbetet inom den civila luftfarten. Bestämmelserna i artikeln hör till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna om den gemensamma kommitté som inrättas genom avtalet och som är sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna hör till området för lagstiftningen, eftersom den gemensamma kommittén kan fatta beslut som är bindande för de avtalsslutande parterna i frågor som hör till området för lagstiftningen i Finland. Enligt avtalets artikel 22 har den gemensamma kommittén behörighet i frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet. Enligt artikel 27 ska en avtalsslutande part som har antagit ny lagstiftning på området luftfart underrätta den andra avtalss parten så att den gemensamma kommittén på begäran av denna kan organisera ett åsiktsutbyte om vilka effekter den nya lagstiftningen kommer att få för avtalets avsedda funktion, och efter detta fatta beslut om nödvändiga åtgärder. Vidare kan den gemensamma kommittén enligt artikel 14.6 om flygsäkerhet meddela bindande beslut också i ärenden som gäller sådana åtgärder som vidtagits av en civil luftfartsmyndighet i enlighet med punkt 4 i samma artikel och som på det sätt som det redovisats för ovan hör till Finlands behörighet och området för lagstiftningen. Den gemensamma kommitténs beslut kan alltså inverka på hur en bestämmelse i avtalet som hör till medlemsstatens behörighet och i Finland regleras i lag ska tillämpas. Den gemensamma kommittén fattar sina beslut enhälligt, vilket betyder att en medlemsstat i praktiken inte blir tvungen att godkänna beslut som den har motsatt sig.

Bestämmelserna om tvistlösning i avtalets artikel 23 omfattar också skiljeförfarande och de beslut som fattas vid ett sådant förfarande är bindande för parterna i tvisten. Det betyder att det kan fattas bindande beslut i frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Juridiskt bindande beslutsförfaranden kan i viss mån anses beröra den finska statens suveränitet som det föreskrivs om i grundlagen, även om de inte strider mot den moderna uppfattningen om suveräniteten eftersom det är något som är karakteristiskt för internationellt samarbete (se GrUU 10/1998 rd). Den gemensamma kommitténs beslutanderätt och avtalets bestämmelser om tvistlösning är enligt regeringens bedömning inte problematiska med avseende på Finlands suveränitet och inverkar inte på lagstiftningsordningen.

Bilaga I innehåller bestämmelser som gäller lufttrafikföretagens trafikkättigheter och hur de ska utövas. Europeiska unionens medlemsstater har tidigare självständigt förhandlat om trafikkättigheter med tredjeländer. På denna grund kan bestämmelserna i bilaga I anses höra till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

På ovan nämnda grunder innehåller avtalet bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och som i enlighet med 94 § i grundlagen kräver riksdagens godkännande.

Europa-Medelhavsavtalet om luftfart innehåller inte bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i lagens 94 § 2 mom., och det lagförslag som ingår i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i lagens 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet därmed godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås

att Riksdagen godkänner det i Bryssel den 12 december 2006 undertecknade Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, till den del som avtalet hör till Finlands behörighet.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreslås att Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, som hör till området för lagstiftningen.

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, som ingicks i Bryssel den 12 december 2006, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Genom förordning av republikens president kan föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 7 december 2007

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

Bilaga

Avtalstext

**Europa-medelhavsavtal
om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och
Konungariket Marocko, å andra sidan**

KONUNGARIKET BELGIEN,
REPUBLIKEN TJECKIEN,
KONUNGARIKET DANMARK,
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,
REPUBLIKEN ESTLAND,
REPUBLIKEN GREKLAND,
KONUNGARIKET SPANIEN,
REPUBLIKEN FRANKRIKE,
IRLAND,
REPUBLIKEN ITALIEN,
REPUBLIKEN CYPERN,
REPUBLIKEN LETTLAND,
REPUBLIKEN LITAUEN,
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,
REPUBLIKEN UNGERN,
MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,
REPUBLIKEN POLEN,
REPUBLIKEN PORTUGAL,
REPUBLIKEN SLOVENIEN,
REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

avtalsslutande parter i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, nedan kallade "medlemsstaterna", och

EUROPEISKA GEMENSKAPEN, nedan kallad "gemenskapen",

å ena sidan, och

KONUNGARIKET MAROCKO, nedan kallat "Marocko",

å andra sidan,

SOM ÖNSKAR främja ett internationellt luftfartssystem grundat på rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med minsta möjliga statliga inblandning och reglering,

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, bland annat genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

SOM ÖNSKAR ge lufttrafikföretagen möjlighet att erbjuda resande och speditörer konkurrenskraftiga priser och tjänster på öppna marknader,

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, skall gynnas av ett liberaliserat avtal,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga skydd och säkerhet för de internationella lufttransporterna och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot som riktar sig mot luftfartygens säkerhet och som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM NOTERAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÖNSKAR garantera lika villkor för lufttrafikföretag,

SOM KONSTATERAR att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik och erkänner suveräna staters rättigheter att vidta lämpliga åtgärder i detta hänseende,

SOM NOTERAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, utfärdad i Montreal den 28 maj 1999, i den mån båda avtalsslutande parter också är parter i denna konvention,

SOM AVSER att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga luftfartsavtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för båda avtalsslutande parter konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkningsgrupper,

SOM BEAKTAR att ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Marocko, å andra sidan, kan fungera som exempel för luftfartsförbindelser i Europa-Medelhavsområdet, i syfte att fullt ut föra fram de fördelar som liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin medför,

SOM NOTERAR att målet är att ett avtal av detta slag får en progressiv men fullständig tillämpning, och att en lämplig mekanism kan säkerställa en ständigt ökande harmonisering med gemenskapslagstiftningen,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inte annat anges:

1) tjänst enligt avtal och angiven linje: internationella lufttransporter i enlighet med artikel 2 och bilaga I till detta avtal.

2) avtalet: detta avtal och dess bilagor med eventuella ändringar.

3) lufttransport: befordran, mot ersättning, av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg, som, för undanröjande av eventuella tvivel, skall omfatta reguljära och icke reguljära (charter) lufttransporter och fullständiga frakttjänster.

4) associeringsavtal: Europa-Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, antaget i Bryssel den 26 februari 1996.

5) operativ licens för gemenskapen: operativ licens för lufttrafikföretag som är etablerade i Europeiska gemenskapen, som beviljas och upprätthålls i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

6) konventionen: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Marocko och den eller de medlemsstater i Europeiska gemenskapen som berörs av det fall det är fråga om,

b) alla de bilagor eller ändringar i bilagor som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Marocko och den eller de medlemsstater i Europeiska ge-

menskapen som berörs av det fall det är fråga om.

7) full kostnad: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när så är aktuellt, eventuella tillägg som syftar till att återspegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

8) avtalsslutande parter: gemenskapen eller medlemsstaterna, eller gemenskapen och dess medlemsstater, i enlighet med deras respektive behörighet, å ena sidan, och Marocko, å andra sidan.

9) medborgare: alla fysiska eller juridiska personer med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, i den utsträckning som de, när det gäller juridiska personer, står under effektiv kontroll, direkt eller genom majoritetsägande, av fysiska eller juridiska personer med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga V angivet tredjelandets nationalitet för den europeiska parten.

10) subventioner: alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional organisation eller annan offentlig organisation, dvs. när

a) ett statligt förfarande eller ett förfarande som tillämpas av ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier,

b) statliga intäkter eller intäkter som skulle tas in av ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ inte drivs in eller efterskänks,

c) staten eller ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster,

d) staten eller ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett

privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt ligger inom statens kompetens och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis, och när detta medför en förmån.

11) internationell lufttransport: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.

12) pris: tariffer som lufttrafikföretag och deras ombud tillämpar för lufttransport av passagerare, bagage och/eller annan last än post, i förekommande fall inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport, och de villkor på vilka de tillämpas.

13) användaravgift: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

14) Sesar: det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

15) territorium: i fråga om Marocko avser territorium Marockos landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav under landets överhöghet eller jurisdiktion; i fråga om Europeiska gemenskapen avser territorium landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget eller i eventuella efterföljande instrument. Detta avtals tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsliberaliseringsbestämmelser som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats.

16) behöriga myndigheter: de offentliga organ som anges i bilaga III. Alla ändringar av nationell lagstiftning med avseende på behöriga myndigheters ställning skall av den

berörda parten anmälas till den andra avtalslutande parten.

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Utom om annat föreskrivs i bilaga I skall vardera avtalsslutande part bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, frakt och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).

c) Att under utövande av en tjänst enligt avtal på en angiven linje landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, frakt och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal skall anses medföra rätt för

a) marockanska lufttrafikföretag att inom en medlemsstat i Europeiska gemenskapen ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den medlemsstatens territorium,

b) EG-lufttrafikföretag att inom Marockos territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Marockos territorium.

Artikel 3

Tillstånd

Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en av parterna, skall den andra partens behöriga myndigheter bevilja lämpli-

ga tillstånd med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om marockanska lufttrafikföretag:

- Lufttrafikföretaget skall ha sitt huvudsäte och, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i Marocko, och skall ha fått licens och alla andra motsvarande dokument utfärdade i enlighet med Konungariket Marockos lagstiftning.

- Myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget skall utövas och upprätthållas av Marocko.

- Lufttrafikföretaget skall, direkt eller genom majoritetsägande, vara ägt och även fortsättningsvis ägas av Marocko och/eller av marockanska medborgare och skall alltid effektivt kontrolleras av Marocko och/eller av marockanska medborgare, eller skall, direkt eller genom majoritetsägande, vara ägt och även fortsättningsvis ägas av medlemsstaterna och/eller medborgare i medlemsstaterna, och skall alltid effektivt kontrolleras av medlemsstaterna eller medborgare i medlemsstaterna.

b) I fråga om Europeiska gemenskapens lufttrafikföretag:

- Lufttrafikföretaget skall ha sitt huvudsäte och, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och ha fått en operativ licens för gemenskapen utfärdad.

- Den medlemsstat som utfärdar drifttillstånd (AOC) skall utöva och upprätthålla effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget och dess luftfartsmyndighet skall vara tydligt angiven.

- Lufttrafikföretaget skall, direkt eller genom majoritetsägande, vara ägt och även fortsättningsvis ägas av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga V och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Lufttrafikföretaget skall ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndighet som prövar ansökningsen normalt tillämpar på internationell lufttransport.

d) Bestämmelserna i artiklarna 14 (Flygsäkerhet) och 15 (Luftfartsskydd) skall upprätthållas och tillämpas.

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

1. Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter får återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd som har utfärdats för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags verksamhet i följande fall:

a) I fråga om marockanska lufttrafikföretag:

- Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte eller, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i Marocko, och inte har fått operativ licens och alla eventuella motsvarande dokument utfärdade i enlighet med Konungariket Marockos lagstiftning.

- Om myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthållas av Marocko.

- Om lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsägande, ägs och effektivt kontrolleras av Marocko och/eller marockanska medborgare eller av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna.

b) I fråga om Europeiska gemenskapens lufttrafikföretag:

- Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte eller, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, eller inte har fått en operativ licens för gemenskapen utfärdad.

- Om den medlemsstat som utfärdar drifttillstånd (AOC) inte utövar och upprätthåller effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget eller om dess luftfartsmyndighet inte är tydligt angiven.

- Om lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsägande, ägs och effektivt kontrolleras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga V och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 (Tillämpning av lagar och andra författningar).

d) Om bestämmelserna i artiklarna 13 (Flygsäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd) inte upprätthålls och tillämpas.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d får den ena avtalslutande parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter.

Artikel 5

Investeringar

En medlemsstats eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den effektiva kontrollen över ett marockanskt lufttrafikföretag, eller Marockos eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den effektiva kontrollen över ett EG-lufttrafikföretag skall avgöras genom ett förhandsbeslut av den gemensamma kommitté som inrättas genom detta avtal.

I beslutet skall de villkor som är knutna till utövandet av tjänster enligt detta avtal och till tjänster mellan tredjeländer och de avtalslutande parterna anges. Bestämmelserna i artikel 22.9 i detta avtal skall inte vara tillämpliga på denna typ av beslut.

Artikel 6

Tillämpning av lagar och andra författningar

1. En avtalsslutande parts lufttrafikföretag skall vid inresa i, avresa från och under uppehållet inom den andra avtalsslutande partens territorium iakttä de lagar och andra författningar som gäller för ankomst till eller avgång från det territoriet för luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg.

2. När en avtalsslutande parts lufttrafikföretag anländer till, avgår från och uppehåller sig inom den andra avtalsslutande partens territorium, skall passagerare, besättning och last personligen eller genom ombud, iakttä de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings

och lasts ankomst och avgång med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 7

Konkurrens

Vid tillämpningen av detta avtal skall bestämmelserna i kapitel II ("Konkurrensbestämmelser och andra ekonomiska bestämmelser") i avdelning IV i associeringsavtalet gälla, utom när bestämmelserna i det här avtalet är mer specifika.

Artikel 8

Subventioner

1. De avtalsslutande parterna erkänner att statliga subventioner till lufttrafikföretag snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att skapa förmåner för vissa företag som tillhandahåller lufttransporttjänster, att de äventyrar detta avtals grundläggande syften och att de är oförenliga med principen om ett öppet luftfartssområde.

2. Om den ena avtalsslutande parten i syfte att uppnå ett legitimt mål bedömer det som nödvändigt att bevilja slutliga subventioner till ett eller flera lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom ramen för detta avtal, skall subventionerna stå i proportion till målet, vara klara och tydliga och ha utformats så att de negativa effekterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag i görligaste mån blir så små som möjligt. Den avtalsslutande part som beviljar sådana subventioner skall omgående underrätta den andra avtalsslutande parten om sin avsikt att bevilja dessa subventioner samt att de är förenliga med kriterier som föreskrivs i detta avtal.

3. Om den ena avtalsslutande parten anser att de subventioner som beviljas av den andra avtalsslutande parten eller, beroende på omständigheterna, av ett offentligt eller statligt organ i ett annat land än en avtalsslutande part, är oförenliga med kriterierna enligt punkt 2, kan den, i enlighet med artikel 22, begära att den gemensamma kommittén

sammanträder i syfte att granska frågan och utarbeta lämpliga åtgärder om antagandena visar sig vara legitima.

4. När en tvist inte kan avgöras i den gemensamma kommittén har de avtalsslutande parterna möjlighet att tillämpa sina respektive antisubventionsåtgärder.

5. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar rörande trafik av allmänt intresse och allmän trafikplikt inom de avtalsslutande parternas respektive territorium.

Artikel 9

Kommersiella möjligheter

1. Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag skall ha rätt att inrätta kontor på den andra avtalsslutande partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

2. Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning.

3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan skall alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra avtalsslutande partens territorium välja mellan

i) att utföra sina egna marktjänster ("self-handling"), eller

ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda avtalsslutande parters lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) För följande kategorier av marktjänster, dvs. bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter

som anges i led a i) och ii) vara underkastade särskilda begränsningar endast i enlighet med lagar och andra författningar som är tillämpliga på den andra avtalsslutande partens territorium. Om sådana hänsyn utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstsliverantörerna, skall alla marktjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna skall prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

4. Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag får inom den andra avtalsslutande partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsagenter eller andra ombud utsedda av lufttrafikföretaget. Lufttrafikföretagen skall ha rätt att sälja – och alla skall ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

5. Alla lufttrafikföretag skall ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter och överföra dem från den andra avtalsslutande partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring skall medges omgående och utan inskränkning eller beskattning till den växelkurs för löpande transfereringar som gäller den dag då företaget lämnade in den ursprungliga begäran om överföring.

6. Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag skall tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta. Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter på den andra avtalsslutande partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och code-sharing, med

a) den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, och

b) tredjelands lufttrafikföretag, och

c) mark- eller sjötransportföretag

under förutsättning att i) alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet, och att ii) avtalet uppfyller de säkerhets- och konkurrensvillkor som normalt tillämpas för sådana avtal. När det gäller försäld passagerartransport som omfattar code-sharing, skall köparen på försäljningsstället och under alla omständigheter före ombordstigning informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

8. a) När det gäller passagerartransporter skall mark- och sjötransportföretagen inte omfattas av de lagar och andra författningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att mark- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Mark- och sjötransportföretag skall själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som skall ingås kan mark- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

b) Båda avtalsslutande parter lufttrafik- och fraktföretag skall vidare utan hinder av detta avtal, tillåtas att i samband med internationell lufttransport fritt, utan inskränkningar, välja land- och sjötransportssätt för gods-transport till och från punkter inom Marockos eller Europeiska gemenskapens territorier eller i ett tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods skall, oavsett om det fraktas till lands eller sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakt-tjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjö-

transport, förutsatt att befraktaren inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 10

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag kommer till den andra avtalsslutande partens territorium skall luftfartyget på grundval av reciprocitet vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella och lokala myndigheter eller Europeiska gemenskapen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmaterial, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande skall på grundval av reciprocitet vara befriat från de tullar, skatter och avgifter som anges i punkt 1, utom avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs i en avtalsslutande parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.

c) Smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som förs in i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid frakterminaler.

3. Detta avtal befriar inte bränsle som en avtalsslutande part tillhandahåller lufttrafikföretag på dess territorium från tullar, skatter eller avgifter jämförbara med dem som avses i punkt 1. Vid ankomst till, under uppehållet och vid utresan från endera avtalsslutande partens territorium skall dess lagar och andra författningar rörande försäljning, leverans och användning av luftfartygsbränsle iakttagas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ställs under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

5. Befrielse enligt denna artikel skall också gälla när den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag med ett annat lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på den andra avtalsslutande partens territorium ingår avtal om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens territorium av sådana artiklar som anges i punkterna 1 och 2.

6. Ingenting i detta avtal skall hindra en avtalsslutande part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom den avtalsslutande partens

territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

Artikel 11

Användaravgifter

1. Ingendera avtalsslutande part får ålägga den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag eller tillåta att dessa åläggs användaravgifter som är högre än dem som åligger den avtalsslutande partens egna lufttrafikföretag som tillhandahåller liknande internationella lufttransporttjänster.

2. Höjda eller nya avgifter bör endast följa på lämpliga samråd mellan båda avtalsslutande parter behöriga debiterande myndigheter och lufttrafikföretag. Användarna skall i skälig tid underrättas om varje förslag till ändring av avgifterna så att de får möjlighet att yttra sig innan ändringarna vidtas. De avtalsslutande parterna skall också uppmuntra till utbyte av sådan information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga, motiverade och proportionella i enlighet med principerna i denna artikel.

Artikel 12

Prissättning

Lufttransporttjänster som omfattas av detta avtal skall kunna prissättas fritt utan krav på godkännande, men får omfattas av krav på anmälan i rent informationssyfte. Priser som tas ut för transporter som helt genomförs inom Europeiska gemenskapen skall omfattas av Europeiska gemenskapens lagstiftning.

Artikel 13

Statistik

Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter skall på begäran av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter tillhandahålla uppgifter och statistik rörande den trafik enligt avtalade tjänster från en avtalsslutande parts territorium som utförs av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdat av den andra avtalsslutande parten, och de skall

lämnas i den form som dessa lufttrafikföretag utarbetade och lämnade dem till sina nationella behöriga myndigheter. Eventuella ytterligare statistiska uppgifter rörande trafik som den ena avtalsslutande partens behöriga myndigheter skulle kunna kräva av den andra avtalsslutande partens myndigheter skall på endera avtalsslutande parts begäran diskuteras i den gemensamma kommittén.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 14

Flygsäkerhet

1. De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med de bestämmelser i gemenskapens lagstiftning om flygsäkerhet som anges i bilaga VI A, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. De avtalsslutande parterna skall se till att luftfartyg registrerade i en avtalsslutande part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra avtalsslutande partens territorium, omfattas av rampinspektion utförd av nämnda andra avtalsslutande parts behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

3. De avtalsslutande parterna kan när som helst begära samråd rörande den andra avtalsslutande partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

4. Ingenting i detta avtal skall hindra en avtalsslutande parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment

a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga VI A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 2 –

om att ett luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga VI A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

c) ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga VI A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

5. När en avtalsslutande parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 4, skall de omgående underrätta den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder.

6. När åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 4 inte avbryts trots att grunden för dem inte längre föreligger, får endera avtalsslutande part hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.

Artikel 15

Luftfartsskydd

1. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, bekräftar de avtalsslutande parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning (särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988 samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda

avtalsslutande parter är avtalsslutande parter i dessa konventioner såväl som andra konventioner och protokoll rörande den civila luftfartens säkerhet som båda avtalsslutande parter omfattas av).

2. De avtalsslutande parterna skall på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. De avtalsslutande parterna skall sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån de avtalsslutande parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till Chicago-konventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på de avtalsslutande parterna. Båda avtalsslutande parter skall ålägga dem som bedriver trafik med luftfartyg registrerade i den avtalsslutande partens land eller med huvudkontor eller varaktig hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. De avtalsslutande parterna skall se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsför råd före och under påstigning eller lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. De avtalsslutande parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 3 på den andra avtalsslutande partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom nämnda andra avtalsslutande parts territorium. Vardera avtalsslutande part skall också, om den andra avtalsslutande parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller

andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avstyra incidenten eller hotet.

6. Om en avtalsslutande part har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den avtalsslutande parten begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande parten.

7. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 4 (Återkallande av tillstånd), trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

8. Om ett omedelbart och exceptionellt hot kräver det får en avtalsslutande part vidta interimsåtgärder innan 15—dagarsfristen har löpt ut.

9. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 7 skall avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten rättat sig efter bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 16

Flygledningstjänst

1. De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med de bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga VI B, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. De avtalsslutande parterna skall sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på området för flygledningstjänster, med sikte på att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Marocko och därmed öka de nuvarande säkerhetsnormerna och den övergripande effektivitet för de allmänna lufttrafiknormer som gäller i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningarna.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium

a) skall Marocko vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sina institutionella strukturer för trafikledningstjänster till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt självständiga i förhållande till tillhandahållarna av flygtrafiktjänster, och

b) skall Europeiska gemenskapen associera Marocko med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium få med Marocko i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

Artikel 17

Miljö

1. De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga VI C.

2. Ingenting i detta avtal skall hindra en avtalsslutande parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av de internationella flygtransporter som sker enligt detta avtal, förutsatt att sådana åtgärder tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

Artikel 18

Konsumentskydd

De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI D.

Artikel 19

Datoriserade bokningssystem

De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI E.

Artikel 20

Sociala aspekter

De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI F.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 21

Tolkning och genomförande

1. De avtalsslutande parterna skall vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de skall avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. Varje avtalsslutande part skall ansvar för att detta avtal genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de förordningar och direktiv rörande lufttransporter som förtecknas i bilaga VI.

3. Varje avtalsslutande part skall förse den andra avtalsslutande parten med all information och hjälp som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra avtalsslutande parten utför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst de avtalsslutande parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör den andra avtalsslutande partens myndigheter eller företag, skall den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.

Artikel 22

Den gemensamma kommittén

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad "den gemensamma kommittén") inrättas härmed, och skall ansvara för förvaltningen

av detta avtal och se till att det tillämpas på riktigt sätt. För detta ändamål skall den gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Den gemensamma kommitténs beslut skall antas gemensamt och skall vara bindande för de avtalsslutande parterna. De skall verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

3. Den gemensamma kommittén skall sammanträda om och när det är nödvändigt, dock minst en gång om året. Vardera avtalsslutande part kan begära att ett möte sammankallas.

4. En avtalsslutande part får också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet skall hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat avtalas av de avtalsslutande parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.

5. För att detta avtal skall kunna tillämpas på riktigt sätt skall de avtalsslutande parterna utbyta information och, om endera avtalsslutande part så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén.

6. Den gemensamma kommittén skall genom beslut själv anta sin arbetsordning.

7. Om den ena av de avtalsslutande parterna anser att ett beslut fattat av den gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra avtalsslutande parten, får den första avtalsslutande parten begära att frågan diskuteras i den gemensamma kommittén. Om den gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den avtalsslutande part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24.

8. I alla beslut fattade av gemensamma kommittén skall datum för dess genomförande hos de avtalsslutande parterna anges tillsammans med alla övriga uppgifter som sannolikt kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer.

9. Utan att det påverkar punkt 2 får de avtalsslutande parterna, om den gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter

dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga åtgärder enligt artikel 24.

10. Den gemensamma kommittén skall granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsägande, eller förändringar i den effektiva kontrollen över de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag.

11. Den gemensamma kommittén skall bygga upp ett samarbete genom att

a) främja diskussioner på expertnivå om nya lag- och regleringsförslag om bl.a. luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

b) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av detta avtal, särskilt när det gäller sysselsättning, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta avtal, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet.

Artikel 23

Twistlösning och skiljeförfarande

1. Båda avtalsslutande parter får till den gemensamma kommittén hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med artikel 22. Vid tillämpningen av denna artikel skall det associeringsråd som inrättas inom ramen för associeringsavtalet fungera som gemensam kommitté.

2. Den gemensamma kommittén kan bilägga tvisten genom ett beslut.

3. De avtalsslutande parterna skall vidta de åtgärder som krävs för genomförandet av det beslut som avses i punkt 2.

4. Om tvisten inte kan biläggas i enlighet med punkt 2, skall den, på begäran av endera avtalsslutande part, hänskjutas till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) De avtalsslutande parterna skall utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljedomstol till vilken den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör

utses av de andra två skiljemännen inom ytterligare sextio (60) dagar. Om någon av de avtalsslutande parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera avtalsslutande part begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt a skall vara medborgare i en tredje stat och skall fungera som skiljedomstolens ordförande.

c) Skiljedomstolen skall själv fastställa sina rättegångsregler.

d) Fram till dess att skiljedomstolen fattat ett slutligt beslut, skall utgifterna för skiljeförfarandet inledande delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

5. Skiljedomstolens preliminära och slutliga beslut skall vara bindande för de avtalsslutande parterna.

6. Om en av de avtalsslutande parterna inte handlar i enlighet med ett skiljedomstolsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar från anmälan av tidigare nämnda beslut, får den andra avtalsslutande parten, så länge underlåtenheten kvarstår, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de rättigheter eller privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande avtalsslutande parten.

Artikel 24

Skyddsåtgärder

1. De avtalsslutande parterna skall vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för fullgörandet av deras skyldigheter enligt detta avtal. De skall se till att de mål som uppställs i detta avtal uppnås.

2. Om endera avtalsslutande part anser att den andra avtalsslutande parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt detta avtal får den vidta lämpliga åtgärder. Skyddsåtgärder skall med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Sådana

åtgärder som minst stör avtalets avsedda funktion skall prioriteras.

3. En avtalsslutande part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder skall underrätta den andra avtalsslutande parten genom den gemensamma kommittén och skall tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. De avtalsslutande parterna skall omedelbart inleda samråd i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 3 d, 4 d, 14 och 15, får den berörda avtalsslutande parten inte vidta säkerhetsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsgränsens utgång.

6. Den berörda avtalsslutande parten skall utan dröjsmål underrätta den gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

7. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel skall upphöra så snart den felande avtalsslutande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

Artikel 25

Avtalets geografiska räckvidd

De avtalsslutande parterna erkänner detta avtals bilaterala karaktär, men noterar att det faller inom ramen för det partnerskap mellan Europa och Medelhavsområdet som avses i Barcelonaförklaringen av den 28 november 1995. De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera detta avtals överensstämmelse med Barcelonaprocessen, särskilt med avseende på möjligheten att nå inbördes enighet om att ändra det i syfte att ta hänsyn till liknande luftfartsavtal.

Artikel 26

Förhållandet till andra avtal

1. Bestämmelserna i detta avtal har företräde framför relevanta bestämmelser i andra avtal mellan Marocko och medlemsstaterna. Redan befintliga trafikrättigheter enligt dessa

bilateral avtal som inte täcks av detta avtal kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen eller deras medborgare.

2. Om de avtalsslutande parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen eller av en annan internationell organisation och som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, skall de samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

3. Detta avtal skall inte påverka de avtalsslutande parternas beslut att i framtiden tillämpa rekommendationer som kan komma att utfärdas av Internationella civila luftfartsorganisationen. De avtalsslutande parterna skall inte anföra detta avtal, eller någon del av det, som grund för att bestrida överväganden i Internationella civila luftfartsorganisationen om att tillämpa alternativa strategier i frågor som täcks av detta avtal.

Artikel 27

Ändringar

1. Om endera avtalsslutande part önskar ändra bestämmelserna i detta avtal skall den underrätta den gemensamma kommittén om detta. De överenskomna ändringarna av detta avtal skall träda i kraft efter det att de avtalsslutande parternas respektive interna förfaranden slutförts.

2. Den gemensamma kommittén får på begäran av endera avtalsslutande part och i enlighet med denna artikel besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.

3. Detta avtal skall inte påverka de avtalsslutande parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga VI, med hänsyn till principen om icke-diskriminering och i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

4. Så snart ny lagstiftning utarbetas av en av de avtalsslutande parterna, skall denna underrätta och samråda med den andra avtalsslutande parten i så hög grad som möjligt. På begäran av endera avtalsslutande part kan ett inledande åsiktsutbyte äga rum i den gemensamma kommittén.

5. Så snart en avtalsslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga VI, skall den underrätta den andra avtalsslutande parten senast 30 dagar efter antagandet. På begäran av någon av de avtalsslutande parterna skall den gemensamma kommittén inom 60 dagar därefter organisera ett åsiktsutbyte om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller en sådan ändring kommer att få för detta avtals avsedda funktion.

6. Den gemensamma kommittén

a) skall fatta beslut om att ändra bilaga VI så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av reciprocitet,

b) skall fatta beslut med verkan att ändringarna av den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga skall anses överensstämma med detta avtal,

eller

c) skall besluta om andra åtgärder som skall antas inom rimlig tid, i syfte att skydda detta avtals avsedda funktion.

Artikel 28

Uppsägning och upphörande

1. Detta avtal ingås på obestämd tid.

2. Endera avtalsslutande part får, när som helst, skriftligen på diplomatisk väg tillkännage för den andra avtalsslutande parten sitt beslut att säga upp detta avtal. Ett sådant tillkännagivande skall samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Detta avtal skall upphöra att gälla tolv månader efter den dag då den ena avtalsslutande parten mottar tillkännagivandet från den andra avtalsslutande parten, såvida inte tillkännagivandet om uppsägning återkallas före utgången av denna period.

3. Detta avtal skall upphöra att gälla eller tillfälligt upphöra att gälla om associerings-

avtalet upphör att gälla respektive tillfälligt upphör att gälla.

Artikel 29

Registrering hos ICAO och FN:s sekretariat

Detta avtal och ändringar av det skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och FN:s sekretariat.

Artikel 30

Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

1. Detta avtal skall tillämpas provisoriskt i enlighet med de avtalsslutande parternas inhemska lagstiftning från dagen för undertecknandet.

2. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande

har fullgjorts. I denna utväxling skall Konungariket Marocko tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd skall tillställa Konungariket Marocko den diplomatiska noten från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater skall innehålla meddelanden från varje medlemsstat som bekräftar att respektive medlemsstats för avtalets ikraftträdande nödvändiga förfaranden har fullgjorts.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Upprättat i Bryssel den tolfte december tjugohundrasex i två exemplar på danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och arabiska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

BILAGA I

TJÄNSTER ENLIGT AVTAL OCH ANGIVNA FLYGLINJER

1. Denna bilaga omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga IV till detta avtal.

2. Varje part beviljar den andra avtalslutande partens lufttrafikföretag rätten att bedriva lufttrafik på de flyglinjer som anges nedan:

a) För EG-lufttrafikföretag:

Punkter i Europeiska gemenskapen – en eller flera punkter i Marocko – bortomliggande punkter.

b) För lufttrafikföretag från Marocko:

Punkter i Marocko – en eller flera punkter i Europeiska gemenskapen.

3. Marockanska lufttrafikföretag har rätt att utöva trafikrättigheterna enligt artikel 2 i detta avtal mellan mer än en punkt belägen på gemenskapens territorium, under förutsättning att dessa flygningar utgår från eller avslutas på marockanskt territorium.

Lufttrafikföretag från gemenskapen har rätt att utöva trafikrättigheterna enligt artikel 2 i detta avtal mellan Marocko och bortomliggande punkter, under förutsättning att dessa flygningar utgår från eller avslutas på gemenskapens territorium och, när det gäller passagerarflygningar, dessa punkter är belägna i länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken.

När det gäller flygningar till och från Marocko har lufttrafikföretag från Europeiska gemenskapen rätt att trafikera mer än en punkt på samma flyglinje ("co-terminalisation") och utöva rätten till mellanlandningar mellan dessa punkter.

De länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken är Algeriet, Armenien, Azerbajdzjan, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marocko, Moldavien, Palestinska myndigheten, Syrien, Tunisien, Ukraina och Vitryssland. Punkter belägna i länder som omfattas av grannskapspolitiken kan också användas som mellanliggande punkter.

4. På de angivna flyglinjerna får trafik bedrivas i båda riktningar. Varje mellanliggande eller bortomliggande punkt på de angivna flyglinjerna får, när det enskilda företaget så beslutar, utgå för vissa eller alla flygningar, under förutsättning att flygningen utgår från eller avslutas på marockanskt territorium, när det gäller lufttrafikföretag från Marocko, eller på territoriet för en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, när det gäller lufttrafikföretag från Europeiska gemenskapen.

5. Varje avtalsslutande part skall låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag använder, utom om det är av tekniska eller tull-, drifts- miljö- eller hälsorelaterade skäl.

6. Varje lufttrafikföretag får bedriva internationell lufttrafik utan några begränsningar i fråga om ändringar, på alla punkter på de angivna flyglinjerna, när det gäller den typ av luftfartyg som används.

7. Det är endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov som ett marockanskt lufttrafikföretag får använda luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leasing") från ett lufttrafikföretag i ett tredje land, eller som ett EG-luftföretag på samma villkor får göra en sådan inhyrning från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga V, för att utöva de rättigheter som avses i detta avtal. En sådan inhyrning skall förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och meddelas den andra avtalsslutande partens behöriga myndighet.

BILAGA II

BILATERALA AVTAL MELLAN MAROCKO OCH EUROPEISKA GEMENSKAPENS MEDLEMSSTATER

I enlighet med artikel 25 i detta avtal skall de tillämpliga bestämmelserna i följande bilaterala luftfartsavtal mellan Marocko och medlemsstaterna ersättas av detta avtal.

- Luftfartsavtal mellan Konungariket Belgiens regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering, utfärdat i Rabat den 20 januari 1958.

Kompletterat genom notväxling av den 20 januari 1958.

Senast ändrat genom det samförståndsavtal som utfärdades i Rabat den 11 juni 2002.

- Luftfartsavtal mellan Tjeckoslovakiska socialistiska republiken och Marocko, utfärdat i Rabat den 8 maj 1961, till vilket Republiken Tjeckien har förklarat sig bunden.

- Luftfartsavtal mellan Konungariket Danmarks regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Rabat den 14 november 1977.

Kompletterat genom notväxling av den 14 november 1977.

- Luftfartsavtal mellan Förbundsrepubliken Tyskland och Konungariket Marocko, utfärdat i Bonn den 12 oktober 1961.

- Luftfartsavtal mellan Republiken Greklands regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Rabat den 10 maj 1999.

Att läsas tillsammans med det samförståndsavtal som utfärdades i Aten den 6 oktober 1998.

- Luftfartsavtal mellan Spaniens regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Madrid den 7 juli 1970.

Senast kompletterat genom skriftväxling av den 12 augusti 2003 och den 25 augusti 2003.

- Luftfartsavtal mellan Republiken Frankrikes regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering, utfärdat i Rabat den 25 oktober 1957.

- Ändrat genom skriftväxling av den 22 mars 1961.

- Ändrat genom godkända protokoll av den daterade den 2 och 5 december 1968.

- Ändrat genom samförståndsavtalet av den 17—18 maj 1976.

- Ändrat genom samförståndsavtalet av den 15 mars 1977.

Senast ändrat genom samförståndsavtalet av den 22—23 mars 1984 och skriftväxling av den 14 mars 1984.

- Luftfartsavtal mellan Republiken Italiens regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering, utfärdat i Rom den 8 juli 1967.

Ändrat genom det samförståndsavtal som utfärdades i Rom den 13 juli 2000.

Senast ändrat genom notväxling av den 17 oktober 2001 och den 3 januari 2002.

- Luftfartsavtal mellan Republiken Lettlands regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Warszawa den 19 maj 1999.

- Luftfartsavtal mellan Storhertigdömet Luxemburgs regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering, utfärdat i Bonn den 5 juli 1961.

- Luftfartsavtal mellan Folkrepubliken Ungern och Konungariket Marocko, utfärdat i Rabat den 21 mars 1967.

- Luftfartsavtal mellan Republiken Maltas regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering, utfärdat i Rabat den 26 maj 1983.

- Luftfartsavtal mellan Hennes Majestät Drottningen av Nederländernas regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering, utfärdat i Rabat den 20 maj 1959.

- Luftfartsavtal mellan Österrikes förbundsregering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Rabat den 27 februari 2002.

- Luftfartsavtal mellan Folkrepubliken Polens regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Rabat den 29 november 1969.

- Luftfartsavtal mellan Portugal och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Rabat den 3 april 1958.

Kompletterat genom det protokoll som utfärdades i Lissabon den 19 december 1975.

Senast kompletterat genom det protokoll som utfärdades i Lissabon den 17 november 2003.

- Avtal mellan Konungariket Sveriges regering och Konungariket Marockos regering om regelbundna lufttransporter, utfärdat i Rabat den 14 november 1977.

Kompletterat genom notväxling av den 14 november 1977.

- Luftfartsavtal mellan Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i London den 22 oktober 1965.

Ändrat genom notväxling av den 10 och 14 oktober 1968.

Ändrat genom det protokoll som utfärdades i London den 14 mars 1997.

Ändrat genom det protokoll som utfärdades i Rabat den 17 oktober 1997.

- Luftfartsavtal och andra överenskommelser som har paraferats eller undertecknats mellan Konungariket Marocko och medlemsstater i Europeiska gemenskapen och som den dag då det här avtalet undertecknas ännu inte har trätt i kraft eller ännu inte tillämpas provisoriskt:

- Luftfartsavtal mellan Konungariket Nederländernas regering och Konungariket Marockos regering i bilaga 1 till det samförståndsavtal som utfärdades i Haag den 20 juni 2001.

BILAGA III

FÖRFARANDE FÖR TRAFIKTILLSTÅND OCH TEKNISKA TILLSTÅND: BEHÖRIGA MYNDIGHETER

1. Europeiska gemenskapen	Luftfartsförvaltningen
Tyskland:	Transportministeriet
Förbundsmyndigheten för luftfart (LBA)	Litauen:
Förbundsministeriet för transport, byggande och stadsplanering	Luftfartsförvaltningen
Österrike:	Luxemburg:
Luftfartsförvaltningen	Generaldirektoratet för civil luftfart
Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik	Malta:
Belgien:	Departementet för civil luftfart
Generaldirektoratet för luftfart	Nederländerna:
Federala kontoret för mobilitet och transporter	Ministeriet för transport, offentliga arbeten och vattenförvaltning: Generaldirektoratet för civil luftfart och godstransporter
Cypern:	Inspektionen för transporter och vattenförvaltning
Avdelningen för civil luftfart	Polen:
Ministeriet för kommunikation och offentliga arbeten	Luftfartskontoret
Danmark:	Portugal:
Luftfartsförvaltningen	Nationella institutet för civil luftfart (INAC)
Spanien:	Ministeriet för utrustning, planering och förvaltning av territorierna
Generaldirektoratet för civil luftfart	Tjeckien:
Ministeriet för infrastruktur och transport	Departementet för civil luftfart
Estland:	Transportministeriet
Luftfartsförvaltningen	Luftfartsförvaltningen
Finland:	Förenade kungariket:
Luftfartsförvaltningen	Direktoratet för luftfart
Frankrike:	Transportministeriet (DfT)
Generaldirektoratet för civil luftfart (DGAC)	Slovakien:
Grekland:	Departementet för civil luftfart
Grekiska luftfartsmyndigheten	Ministeriet för transport, postväsen och telekommunikation
Transport- och kommunikationsministeriet	Slovenien:
Ungern:	Direktoratet för civil luftfart
Generaldirektoratet för civil luftfart	Transportministeriet
Ekonomi- och transportministeriet	Sverige:
Irland:	Luftfartsstyrelsen
Generaldirektoratet för civil luftfart	2. Konungariket Marocko
Avdelningen för transportfrågor	Direktoratet för civilaeronautik
Italien:	Ministeriet för utrustning och transport
Nationella luftfartsbyrån (ENAC)	
Lettland:	

BILAGA IV

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Europeiska gemenskapen har ansvaret för att göra en utvärdering av den marockanska partens genomförande och tillämpning av alla de luftfartsbestämmelser i gemenskapslagstiftningen som anges i bilaga VI, och denna utvärdering skall sedan godkännas av den gemensamma kommittén. Den gemensamma kommitténs beslut i denna fråga skall antas senast två år efter ikraftträdandet av detta avtal.

2. Till dess att detta beslut antas skall tjänsterna enligt detta avtal och de angivna flyglinjerna enligt bilaga I inte omfatta EG-lufttrafikföretags rätt att inleda flygningar i

Marocko och avsluta flygningar på bortomliggande punkter och vice versa samt marockanska lufttrafikföretags rättighet att inleda flygningar på en punkt i Europeiska gemenskapen för att avsluta dem på en annan punkt i Europeiska gemenskapen och vice versa. Alla femte-frihetsrättigheter som beviljas genom ett av de bilaterala avtal mellan Marocko och Europeiska gemenskapen som finns förtecknade i bilaga II får dock utövas också i fortsättningen, i den mån de inte medför någon diskriminering på grundval av nationalitet.

BILAGA V

FÖRTECKNING ÖVER ANDRA STATER SOM DET HÄNVISAS TILL I ARTIKLARNA 3 OCH 4 I DETTA AVTAL

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Republiken Island (enligt EES-avtalet) 2. Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet) 3. Konungariket Norge (enligt EES-avtalet) | <ol style="list-style-type: none"> 4. Schweiziska edsförbundet (enligt luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet) |
|---|--|

BILAGA VI

REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

De "tillämpliga bestämmelserna" i följande rättsakter skall tillämpas i enlighet med detta avtal om inte annat anges i denna bilaga eller i bilaga IV om övergångsbestämmelser. Där så är nödvändigt anges de specifika ändringarna för varje rättsakt här nedan.

A. LUFTFARTSSÄKERHET

Obs: De exakta villkoren för Marockos deltagande som observatör i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) kommer att diskuteras i ett senare skede.

Nr 3922/91

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart,

ändrad genom följande rättsakter:

- Kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91

- Kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91

- Kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser

på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—10 och 12—13 med undantag för artikel 4.1 och artikel 8.2 andra meningen, bilagorna I, II och III

För tillämpningen av artikel 12 skall "medlemsstaterna" ersättas med "EG:s medlemsstater"

Nr 94/56/EG

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—12

Nr 1592/2002

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet,

ändrad genom följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1643/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002

- Kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003 om anpassning av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—57, bilagorna I och II

Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—11, bilagorna I och II

Nr 1702/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—4, bilagan

Nr 2042/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—6, bilagorna I—IV

Nr 104/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—7 och bilagan

B. FLYGLEDNINGSTJÄNST

Nr 93/65

Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken,

ändrat genom följande rättsakter:

- Kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standards och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken, ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standards och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrol-standards och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG, ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 980/2002 av den 4 juni

2002 om ändring av förordning (EG) nr 2082/2000 om antagande av Eurocontrol-standards

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—9, bilagorna I och II

Hänvisningar till rådets direktiv 93/65/EEG skall utgå från och med den 20 oktober 2005

Nr 2082/2000

Kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standards och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrol-standards och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG,

ändrad genom följande rättsakt:

- Kommissionens förordning (EG) nr 980/2002 av den 4 juni 2002 om ändring av förordning (EG) nr 2082/2000 om antagande av Eurocontrol-standards

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—3, bilagorna I—III

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—4, 6 och 9—14

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—19

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—11

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—12

C. MILJÖ

Nr 89/629

Rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—8
Nr 92/14

Rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988),

ändrat genom följande rättsakter:

- Rådets direktiv 98/20/EG av den 30 mars 1998 om ändring av direktiv 92/14/EEG

- Kommissionens direktiv 1999/28/EG av den 21 april 1999 om ändring av bilagan till rådets direktiv 92/14/EEG

- Kommissionens förordning (EG) nr 991/2001 av den 21 maj 2001 om ändring av bilagan till rådets direktiv 92/14/EEG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—11 och bilagan

Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—15, bilagorna I och II

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—16, bilagorna I—IV

D. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—10

Nr 92/59

Rådets direktiv 92/59/EEG av den 29 juni 1992 om allmän produktsäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—19

Nr 93/13

Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—10 och bilagan

Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—34

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor,

ändrad genom följande rättsakt:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—8
Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—17

E. DATORISERADE BOKNINGSSYSTEM

Nr 2299/1989

Rådets förordning (EEG) nr 2299/1989 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem,

ändrad genom följande rättsakter:

- Rådets förordning (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993 om ändring av förordning (EEG) nr 2299/89

- Rådets förordning (EG) nr 323/1999 av den 8 februari 1999 om ändring av förordning (EEG) nr 2299/89

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—22 och bilagan

F. SOCIALA ASPEKTER

Nr 89/391

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—16 och 18—19

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—19, 21—24 och 26—29

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines

(AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—5

G. ANNAN LAGSTIFTNING

Nr 91/670

Rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1—8 och bilagan