

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum samt 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 riksdagen godkänna det i Luxemburg den 9 juni 2006 ingångna multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Dessutom föreslås riksdagen anta en lag om att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen skall sättas i kraft. Avtalet är ett avtal med delad kompetens, där bestämmelserna delvis hör till gemenskapens behörighet och delvis till medlemsstaternas behörighet.

Genom avtalet inrättas ett gemensamt europeiskt luftrum (European Common Aviation Area, ECAA). Inom det gemensamma

europeiska luftrummet iakttas samma principer som gäller gemenskapens inre marknader. Till dessa principer hör t.ex. fritt marknadstillträde, etableringsfrihet, lika konkurrensvillkor samt gemensamma regler bl.a. i fråga om luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, sociala frågor och miljö. Avtalet ersätter de bilaterala luftfartsavtal som ingåtts mellan Europeiska unionens medlemsstater och ECAA-partnerna.

Propositionen innehåller 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 den första dagen i den andra månaden som följer på den dag då Europeiska gemenskapen samt dess medlemsstater och minst en associerad part har deponerat sina ratificerings- eller godkännandeinstrument. Avtalet kan dock tillämpas provisoriskt från och med dagen för undertecknandet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING	4
2 NULÄGE	4
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	5
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	6
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen	6
4.2 Konsekvenser för miljön	6
4.3 Övriga konsekvenser	6
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
6 PROVISORISK TILLÄMPNING	7
DETALJMOTIVERING	8
1 Avtalets innehåll och dess förhållande till Finlands lagstiftning	8
Målsättning och principer	8
Icke-diskriminering	9
Etableringsrätt	9
Luftfartssäkerhet	9
Luftfartsskydd	10
Flygledningstjänst	10
Konkurrens	11
Verkställighet	11
Tolkning	11
Ny lagstiftning	11
Gemensam kommitté	12
Tvistlösning	13
Skyddsåtgärder	13
Utlämnande av information	13
Tredjeländer och internationella organisationer	13
Övergångsordningar	14
Ställning gentemot bilaterala avtal och ordningar på lufttransportområdet	14
Ikraftträdande, översyn, uppsägning och övriga bestämmelser	15
Avtlets bilagor	16
2 Lagförslag	16
3 Ikraftträdande	16
4 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning	16
4.1 Behovet av riksdagens samtycke	16
4.2 Behandlingsordning	19
LAGFÖRSLAG	20
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum	20
AVTALSTEXTEN	21
BILAGA 1	34
BILAGA II	40
BILAGA III	42

BILAGA IV	44
BILAGA V	45

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

ECAA-avtalsförhandlingarna inleddes redan år 1996, då rådet bemyndigade kommissionen att förhandla om ett gemensamt europeiskt luftrum med tio mellan- och östeuropeiska stater (Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, republiken Tjeckien och Ungern). I och med att dessa länders anslutning till Europeiska unionen närmade sig, förlorade förhandlingsmandatet i sin ursprungliga form sin betydelse och förhandlingarna avslutades år 2002. I december 2004 godkände rådet en utvidgning av det ursprungliga förhandlingsmandatet så att det också omfattade länderna på västra Balkan.

Under den tid förhandlingar fördes på basis av det ursprungliga mandatet, och även under det utvidgade mandatets giltighetstid, skedde omfattande förändringar i behandlingen av luftfartsfrågor inom Europeiska gemenskapen (EG). Riktlinjerna för gemenskapens nuvarande politik för yttre förbindelser i fråga om luftfart fastställdes i och med EG-domstolens s.k. Open Skies -domar år 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 dessa domar skall luftfarten betraktas som ett område av gemensamt intresse för gemenskapen och medlemsstaterna skall således ta hänsyn till gemenskapslagstiftningen då de förhandlar om bilaterala luftfartsavtal. Detta har i första hand inneburit att man varit tvungen att ändra de bilaterala luftfartsavtal som ingåtts mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att avtalen överensstämmer med gemenskapslagstiftningen. I fortsättningen kommer man i allt större utsträckning att ingå luftfartsavtal direkt mellan gemenskapen och tredjeländer, i syfte att nå bättre tillträde till marknader, jämlika

konkurrensvillkor samt tillnärmning av regleringen.

Vid rådets sammanträde i konstellationen för transport, telekommunikation och energi den 5 och 6 juni 2003 nådde man samförstånd gällande åtgärderna i fråga om gemenskapens externa luftfartspolitik. Den 10 december 2004 befullmäktigade rådet kommissionen att med stöd av artikel 80.2 första stycket (transport) och artikel 300.2 första stycket första meningen samt artikel 300.4 (förfarande) i EG-fördraget för gemenskapens del inleda förhandlingar om inrättande av ett gemensamt europeiskt luftrum (ECAA) med Albanien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Island, Kroatien, Montenegro, Norge, Rumänien, Serbien och Förenta Nationernas övergångsförvaltning i Kosovo. Vid dessa förhandlingar iakttog kommissionen de förhållningsregler som fastställts av rådet.

Förhandlingarna inleddes vid toppmötet i mars 2005, där alla parter uttryckte sin vilja att ingå avtal så fort som möjligt. För att säkerställa att ECAA-partnerna skulle kunna bereda sig på att fullt ut tillämpa gemenskapens luftfartslagstiftning, iakttog Europeiska unionen (EU) ett successivt landsspecifikt tillvägagångssätt där man med varje avtalspart förde särskilda förhandlingar om arrangemangen under övergångsperioden. I december 2005, efter nio månader av förhandlingar, nåddes samförstånd gällande ECAA-avtalet.

2 Nuläge

Med vissa ECAA-partner har Europeiska gemenskapen ingått s.k. associationsavtal, som utgör inledningen på en process som är avsedd att förbereda dessa länder på att en dag bli medlemmar i unionen. I associations-

avtalen finns bestämmelser som innefattar en grundläggande princip enligt vilken man skall ingå särskilda avtal om förutsättningar för ömsesidigt marknadstillträde inom luftfartssektorn, så att man kan säkerställa en samordnad utveckling och successiv avreglering av trafiken mellan avtalsparterna, i enlighet med båda avtalsparternas kommersiella behov. Dessutom har gemenskapen tidigare ingått s.k. horisontella luftfartsavtal med vissa ECAA-partner (Albanien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, Rumänien, Serbien och Montenegro). Ett motsvarande avtal har paraferats med Makedonien. Dessa avtal har kommit att ersätta de bestämmelser som konstaterats strida mot gemenskapslagstiftningen i de gällande bilaterala luftfartsavtal som EU:s medlemsstater ingått. I dessa avtal regleras dock endast vissa luftfartsfrågor. ECAA-avtalet är däremot det första övergripande luftfartsavtalet för hela gemenskapen, som ingåtts efter att rådet i juni 2005 antog slutsatserna om utvecklingen av gemenskapens externa luftfartspolitik (EUT C 173, 13.7.2005, s. 1—3). Island och Norge är parter i ECAA-avtalet men hör redan med stöd av EES-avtalet till gemenskapens inre luftfartsmarknad.

Bland ECAA-partnerna har Finland ingått gällande bilaterala luftfartsavtal med Rumänien (FördrS 32/1972, ändr. 39/1996), Bulgarien (FördrS 31/1970), Island (FördrS 14/1960) och Norge (FördrS 42/1978, ändr. 42/1990). Avtalen med Rumänien och Bulgarien förblev gällande då dessa länder blev medlemmar i Europeiska unionen. Detta beror på att gemenskapslagstiftningen inte är heltäckande inom denna sektor. Avtalen tillämpas emellertid inte då något annat föreskrivs i gemenskapslagstiftningen. Bulgarien och Rumänien kvarstår också som ECAA-partner, men i och med ländernas anslutning till unionen har deras roll förändrats och deras ställning i förhållande till unionen bestäms nuförtiden i enlighet med anslutningsfördragen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med ECAA-avtalet är att skapa gemensamma regler för avtalsparternas tillträde

till luftfartsmarknaderna. Reglerna grundar sig på gemenskapens gällande lagstiftning på området och gäller fritt tillträde till marknader, etableringsfrihet, lika konkurrensvillkor, säkerhet och miljöskydd.

Genom avtalet strävar man efter att fram till år 2010 skapa ett gemensamt luftrum med gemenskapens grannländer. Avsikten är att luftrummet skall omspanna gemenskapen och dess avtalsslutande grannländer i söder och öster. Genom avtalet skapas nya möjligheter för den europeiska luftfartsindustrin att agera på marknaderna i 35 stater, på en luftfartsmarknad som omfattar över 500 miljoner människor. Genom avtalet avlägsnas bl.a. de nuvarande trafikbegränsningarna mellan EU och Balkanländerna.

De grannländer som godkänt EU:s gemensamma normer inlemmas i och med avtalet i gemenskapens luftfartsmarknad. Till de grundläggande principerna för det gemensamma europeiska luftrum som etableras genom avtalet hör fritt marknadstillträde, etableringsfrihet, lika konkurrensvillkor och gemensamma regler bl.a. i fråga om luftfarts-säkerhet, luftfartsskydd, flygledning, sociala frågor och miljö. Genom avtalet strävar man också efter att främja unionens grannskapspolitik inom luftfartssektorn.

Avtalet innefattar en gemensam ”multilateral huvudtext” som kan tillämpas på alla länder som har anslutit sig till avtalet. Denna huvudtext har kompletterats med ett antal protokoll där man tagit hänsyn till de särskilda behoven för varje land som anslutit sig till ECAA-avtalet och som bl.a. innehåller bestämmelser om övergångsarrangemangen. Avtalets bilagor innefattar en förteckning över alla gemenskapens luftfartsbestämmelser som tillämpas inom det gemensamma europeiska luftrummet. I avtalet konstateras att efterlevnad av ECAA-reglerna, inklusive fullständigt marknadstillträde, inte kan nås på en gång utan genom en successiv övergång som underlättas genom specifika arrangemang med begränsad varaktighet.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som svarar för avtalets förvaltning och verkställighet samt för frågor som gäller avtalets tolkning och tillämpning.

I propositionen föreslås att ECAA-avtalet skall godkännas Finlands del. Det nationella

godkännandet utgör en förutsättning för att avtalet skall träda i kraft internationellt. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen skall sättas i kraft genom en blankettlag.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen

I och med ECAA-avtalet undanröjs de begränsningar gällande ägande och bestämmanderätt som ingår i de bilaterala luftfartsavtalen, vilket resulterar i att det uppkommer nya investeringsmöjligheter och skapas bättre förutsättningar för kapitalets rörlighet.

Flygtrafiken mellan EU och länderna i sydöstra Europa har ökat avsevärt. Man kan anta att denna utveckling kommer att för snabbas ytterligare då Balkanländerna med sina sammanlagt 52 miljoner invånare kommer att införlivas i den gemensamma luftfartsmarknaden. Det förutspås att passagerarmängderna inom lufttrafiken kommer att öka med över sex procent per år. På Balkanområdet finns det 414 potentiella flygplatser som möjliggör ytterligare tillväxt. En allt större mängd människor får således möjligheter att göra förmånliga flygresor.

Alla nio ECAA-partner förbinder sig att harmonisera sina luftfartsbestämmelser med EU:s reglering, vilket medför förhöjda standarder i fråga om luftfartssäkerhet och luftfartsskydd. De gällande hindren för marknadstillträde beträffande flygtrafiken mellan EU och Balkanländerna avlägsnas, vilket skapar jämlika konkurrensvillkor för lufttrafikföretagen inom gemenskapen. De gällande begränsningar som hör samman med flygledning och som delvis härstammar från Balkankrigets tider slopas i och med avtalet.

De ekonomiska konsekvenser som har den största betydelsen för Finland och de finska flygbolagens del är att flygbolagen i de associerade länderna i och med avtalet får trafikerar inom gemenskapens område med samma rättigheter som de finska flygbolagen. Detta kan i viss mån antas öka risken för att trafikeringen flyttar till flygbolagen i de associerade länder där kostnadsnivån är lägre.

4.2 Konsekvenser för miljön

Avtalet kan på lång sikt uppskattas ha positiva konsekvenser för miljön. ECAA-avtalet stöder EU:s gällande reglering av utsläpp och miljöskyddsåtgärder. Genom avtalet strävar man i mån av möjlighet efter att också påverka EU:s kommande lagstiftning, t.ex. den föreslagna utvidgningen av utsläppshandelsdirektivet, vars syfte är att minska flygtrafikens miljökonsekvenser.

4.3 Övriga konsekvenser

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Propositionen har inte heller några organisatoriska verkningar eller konsekvenser för personalen på det nationella planet.

5 Beredningen av propositionen

Rådet bemyndigade den 3 oktober 1996 kommissionen att på gemenskapens vägnar inleda förhandlingar om ett gemensamt europeiskt luftrum med tio mellan- och östeuropeiska stater (Estland, Bulgarien, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, republiken Tjeckien och Ungern). Förhandlingarna med de dåvarande kandidatländerna avslutades år 2002, eftersom länderna då höll på att ansluta sig till Europeiska unionen. I december 2004 godkände rådet en utvidgning av det ursprungliga förhandlingsmandatet så att det också omfattade länderna på västra Balkan. Förhandlingarna med dessa stater inleddes i mars 2005 och slutfördes den 20 december 2005, då avtalet paraferades. Rådet fattade den 9 juni 2006 beslutet 2006/682/EG om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (EGT L 285, 16.10.2006, s. 1—2).

I förhandlingsskedet gav statsrådet i enlighet med 97 § i grundlagen en utredning om ärendet till riksdagen genom två e-skrivelser (E 40/2002 rd och E 34/2004 rd). Stora utskottet förenade sig med statsrådets ställningstaganden i skrivelserna, i enlighet med kommunikationsutskottets utlåtande. Republikens president utfärdade den 2 juni 2006 befogenheter att underteckna ECAA-avtalet. Avtalet undertecknades i samband med rå-

dets sammanträde i konstellationen för transport, telekommunikation och energi den 9 juni 2006.

Regeringens proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet, i samarbete med Luftfartsförvaltningen. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts hos utrikesministeriet, justitieministeriet samt Luftfartsförvaltningen. De angivna utlåtandena har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget kan rådet på förslag av kommissionen med kvalificerad majoritet besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal före dess ikraftträdande. I artikel 29.3 i beslutet 2006/682/EG om undertecknande och provisorisk tillämpning av ECAA-avtalet finns en bestämmelse enligt vilken avtalet kan tillämpas provisoriskt från och med dagen för undertecknandet fram till dess ikraftträdande. Rådets ordförande befullmäktigades att för gemenskapens och medlemsstaternas del ge ett sådant meddelande om provisorisk tillämpning av avtalet som avses i bestämmelsen. Tills vidare har något sådant meddelande emellertid inte getts och avtalet tillämpas således inte ännu provisoriskt.

Finlands statsförfattning innehåller inte någon uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om ett avtal t.ex. innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, har man ansett att provisorisk tillämpning av avtalet kräver godkännande av riksdagen och ikraftsättande av bestämmelserna. Eftersom ECAA-avtalet innehåller en del bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, kräver avtalet riksdagens godkännande. De bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen har specificerats närmare nedan i det avsnitt som gäller behovet av riksdagens godkännande.

I samband med att ECAA-avtalet undertecknades den 9 juni 2006 fogade Finland ett uttalande till rådets protokoll om att Finland kan tillämpa avtalet provisoriskt först från och med den dag då Finland har meddelat gemenskapen att man har genomfört det nationella förfarande för godkännande av avtalet som statsförfattningen kräver. Uttalandet innebär att Finland kan tillämpa avtalet provisoriskt först efter att Finland i enlighet med sin statsförfattning har godkänt detta och underrättat rådets generalsekretariat om godkännandet. Rådets generalsekretariat fungerar som avtalets depositarie. Österrike, Ungern, Portugal, Frankrike, Tjeckien, Polen, Grekland, Danmark och Malta fogade ett likadant uttalande till protokollet.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och dess förhållande till Finlands lagstiftning

Målsättning och principer

Artikel 1. Enligt punkt 1 i artikel 1 är syftet med avtalet att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum som baseras på fritt tillträde till marknader, etableringsfrihet, lika konkurrensvillkor och gemensamma regler bl.a. i fråga om luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, sociala frågor och miljö. Enligt punkt 2 i artikeln skall avtalets bestämmelser tillämpas i den mån de har att göra med luftfart eller sådana därmed förbundna frågor som anges i bilaga I. I punkt 3 i artikeln konstateras det att avtalet består av ett huvudavtal och bilagor samt protokoll som berör övergångsarrangemangen.

Artikel 2. I denna artikel finns definitioner av de centrala begrepp som används i avtalet. I avtalet avses med

”avtal” huvudavtalet, dess protokoll och bilagor samt de rättsakter som det hänvisas till i bilaga I;

”associerad part” Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Montenegro, Rumänien, Republiken Serbien eller någon annan stat eller enhet som blivit part i avtalet enligt artikel 32. Som en associerad part betraktas också UNMIK, dvs. Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo i enlighet med FN:s säkerhetsråds resolution 1244 av den 10 juni 1999;

”avtalsslutande part”, när det gäller gemenskapen och EG-medlemsstaterna, antingen gemenskapen och EG-medlemsstaterna eller enbart gemenskapen eller EG-medlemsstaterna. Detta uttrycks betydelse skall i varje enskilt fall härledas ur bestämmelserna i avtalet samt ur gemenskapens och EG-medlemsstaternas befogenheter enligt EG-fördraget;

”ECAA-partner” en associerad part, Norge eller Island;

”associeringsavtal” ett avtal genom vilket det inrättas en associering mellan Europeiska gemenskapen, eller mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och en associerad part å andra sidan;

”ECAA-lufttrafikföretag” ett lufttrafikföretag som innehar licens i enlighet med ECAA-avtalet och bestämmelserna i de tillämpliga rättsakter som anges i bilaga I;

”behörig luftfartsmyndighet” en statlig byrå eller myndighet som har laglig rätt att bedöma huruvida produkter, tjänster eller licenser inom en avtalsslutande parts jurisdiktion överensstämmer med kraven samt certifiera och kontrollera användningen eller försäljningen av dem, och som kan vidta åtgärder för att säkerställa att produkter eller tjänster som marknadsförs inom partens jurisdiktion uppfyller rättsliga krav. I Finland är Luftfartsförvaltningen behörig luftfartsmyndighet;

”konvention” konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, samt ändringar och bilagor till denna;

”SESAR” det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär samordnad och synkroniserad forskning, utveckling och spridning av de nya generationernas ATM-system;

”huvudplan för flygledningstjänster (ATM)” startpunkten för SESAR.

Artikel 3. Enligt denna artikel skall de tillämpliga bestämmelserna i de rättsakter som det hänvisas till eller som ingår antingen i bilaga I, anpassade enligt bilaga II, eller i den gemensamma kommitténs beslut vara bindande för de avtalsslutande parterna och vara en del av, eller upptas i, den nationella lagstiftningen.

Artikel 4. I denna artikel föreskrivs att de avtalsslutande parterna skall vidta alla åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter som följer av avtalet fullgörs och avstå från varje

åtgärd som kan äventyra att avtalets mål uppnås.

Artikel 5. Enligt denna artikel påverkar bestämmelserna i ECAA-avtalet inte förhållandet mellan parterna i EES-avtalet.

Icke-diskriminering

Artikel 6. Enligt denna artikel är varje form av diskriminering på grund av nationalitet förbjuden inom avtalets tillämpningsområde. Detta påverkar dock inte tillämpningen av eventuella särskilda bestämmelser i avtalet.

Etableringsrätt

Artikel 7. Enligt artikel 7 som gäller etableringsrätt får det inte inom avtalets tillämpningsområde eller i dess villkor finnas några restriktioner beträffande etableringsfriheten för medborgare i en EG-medlemsstat eller i en ECAA-partner på någon av dessa staters territorium. Detta påverkar dock inte tillämpningen av de rättsakter som anges i bilaga I. Etableringsfriheten innefattar rätten att starta och bedriva verksamhet som egenföretagare samt rätten att bilda och driva företag, däribland bolag eller firmor, i enlighet med de villkor som fastställs för egna medborgare i etableringslandets lagstiftning. Detta gäller också rätten att upprätta kontor, filialer och dotterbolag för sådana medborgare i EG:s medlemsstater eller i ECAA-partner som är etablerade inom någon av dessa staters territorium. I 8 kap. i luftfartslagen (1242/2005) finns bestämmelser om beviljande av drifttillstånd och operativ licens.

Artikel 8. Enligt punkt 1 i artikeln skall bolag eller firmor som bildats i enlighet med lagstiftningen i en EG-medlemsstat eller en ECAA-partner, och som har sitt huvudkontor inom ECAA, inom avtalets tillämpningsområde likställas med fysiska personer som är medborgare i en EG-medlemsstat eller en ECAA-partner. Detta påverkar dock inte tillämpningen av de rättsakter som anges i bilaga I. Med "bolag eller firmor" förstås enligt punkt 2 i artikeln sådana bolag eller firmor som avses i civil- eller handelslagstiftning, inbegripet kooperativa sammanslutningar samt andra offentligt rättsliga eller privaträtts-

liga juridiska personer, med undantag för sådana som inte eftersträvar vinst.

Artikel 9. Enligt punkt 1 i artikeln omfattar bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 inte sådan verksamhet på en avtalsslutande parts territorium som är förenad med utövandet av offentlig makt. Enligt punkt 2 utgör bestämmelserna i artiklarna 7 och 8, och de åtgärder som vidtagits i enlighet med dessa, inte hinder för tillämpning av sådana bestämmelser i de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar som gäller inresa, bosättning och anställning eller som föreskriver särskild behandling av utländska medborgare och som grundas på hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa. För Finlands del ingår sådana bestämmelser i utlänningslagen (301/2004).

Artikel 10. Enligt punkt 1 i artikeln skall de avtalsslutande parterna inom tillämpningsområdet för avtalet avskaffa kvantitativa restriktioner och åtgärder som har motsvarande effekt på leveranser av utrustning, tillbehör, reservdelar och annat som är nödvändigt för att ett ECAA-lufttrafikföretag skall kunna fortsätta att tillhandahålla lufttransporttjänster enligt villkoren i avtalet. Detta påverkar dock inte tillämpningen av mer gynnsamma bestämmelser i befintliga avtal. Enligt punkt 2 i artikeln hindrar den skyldighet som avses i punkt 1 inte att de avtalsslutande parterna förbjuder eller begränsar sådana leveranser av skäl som gäller allmän ordning eller säkerhet, skydd av människors eller djurs hälsa och liv, bevarande av växter eller skydd av immateriell, industriell och kommersiell äganderätt. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta förtäckt begränsning av handeln mellan de avtalsslutande parterna.

Luftfartssäkerhet

Artikel 11. Enligt artikeln om luftfartssäkerhet skall de avtalsslutande parterna vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att luftfartyg som är registrerade i en avtalsslutande part och som landar i en annan avtalsslutande part uppfyller de internationella säkerhetsnormer som anges i konventionen samt blir föremål för sådana rampinspektioner ombord

på och omkring luftfartyget som den andra avtalsslutande partens bemyndigade företrädare utför för att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument samt luftfartygets och utrustningens synliga skick. Enligt punkt 2 i artikeln kan en avtalsslutande part när som helst begära överläggningar angående en annan avtalsslutande parts säkerhetsnormer på områden som inte omfattas av de rättsakter som nämns i bilaga I. Enligt punkt 3 får inget i avtalet tolkas som en begränsning av en behörig civil luftfartsmyndighets befogenhet att vidta lämpliga och omedelbara åtgärder om den upptäcker att en produkt eller tjänst inte uppfyller de miniminormer som kan komma att införas i enlighet med konventionen, eller ger upphov till allvarliga farhågor om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som införts i enlighet med konventionen eller om att dessa miniminormer inte upprätthålls och förvaltas på ett effektivt sätt. Enligt punkt 4 i artikeln skall en behörig civil luftfartsmyndighet som vidtar åtgärder i enlighet med punkt 3 omedelbart informera de behöriga civila luftfartsmyndigheterna i de andra avtalsslutande parterna om att sådana åtgärder vidtagits samt om skälen för åtgärderna. Om åtgärderna fortgår trots att det inte längre föreligger skäl för dem, kan en avtalsslutande part med stöd av punkt 5 i artikeln hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén. Enligt punkt 6 skall de övriga avtalsslutande parterna informeras om alla ändringar i den nationella lagstiftningen som berör den behöriga civila luftfartsmyndighetens status. I Finland är Luftfartsförvaltningen den myndighet som svarar för luftfartssäkerheten. Bestämmelser om Luftfartsförvaltningen finns i lagen om Luftfartsförvaltningen (1247/2005) och i luftfartslagen (1242/2005).

Luftfartsskydd

Artikel 12. För att skydda civilflyget mot olagliga störningar skall de avtalsslutande parterna enligt punkt 1 i artikeln se till att de gemensamma grundnormer och mekanismer för övervakning av efterlevnaden av luftfartsskyddet som anges i bilaga I tillämpas på flygplatserna inom deras territorier, i enlighet

med de tillämpliga bestämmelser som anges i bilagan. Enligt punkt 2 i artikeln skall de avtalsslutande parterna på begäran ge varandra allt stöd som krävs för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktas mot luftfartygens säkerhet, passagerare eller besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar, eller andra hot mot säkerheten inom civilflyget. När det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av civila luftfartyg eller andra olagliga handlingar som äventyrar säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare eller besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall avtalssparterna enligt punkt 3 i artikeln hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller undanröja hotet. Enligt punkt 4 kan en associerad part bli föremål för en inspektion av Europeiska kommissionen i enlighet med den tillämpliga gemenskapslagstiftning som avses i bilaga I, och parten kan anmodas delta i Europeiska kommissionens inspektioner i andra avtalsslutande parter. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd för den civila luftfarten och myndighetsverksamheten i anslutning till detta i 11 kap. i luftfartslagen.

Flygledningstjänst

Artikel 13. Enligt punkt 1 i artikeln skall de avtalsslutande parterna samarbeta på flygledningsområdet med målet att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till ECAA för att förbättra dagens säkerhetsnormer, göra de allmänna lufttrafiknormerna mer verkningfulla i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningarna. Enligt punkt 2 i artikeln skall de associerade parterna inom sina respektive behörighetsområden så snart som möjligt anpassa sina institutionella flygledningsstrukturer till det gemensamma europeiska luftrummet, i första hand genom att utse eller inrätta lämpliga nationella tillsynsorgan som åtminstone i funktionellt avseende skall vara oberoende från tillhandahållarna av flygtrafiktjänster. Europeiska gemenskapen skall å sin sida bistå de associerade parterna

vid sådana operativa initiativ angående flygtrafiktjänster, lufterum och driftskompatibilitet som är ett resultat av det gemensamma europeiska lufterummet, främst genom att de berörda avtalsslutande parternas åtgärder för att inrätta funktionella lufterumsblock integreras på ett tidigt stadium. Enligt punkt 3 i artikeln ansvarar Europeiska gemenskapen för att de associerade parterna till fullo kan delta i utvecklingen av en huvudplan för flygledningstjänster (ATM) inom kommissionens SESARprogram. I Finland finns bestämmelser om flygtrafiktjänst och om myndighetsverksamheten i anslutning därmed i 12 kap. i luftfartslagen.

Konkurrens

Artikel 14. Enligt artikeln om konkurrens skall bestämmelserna i bilaga III till ECAA-avtalet tillämpas inom ramen för avtalet. I de fall då regler om konkurrens och statligt stöd ingår i andra avtal mellan två eller fler avtalsslutande parter, exempelvis associeringsavtal, skall de reglerna gälla för dessa parter. Enligt punkt 2 i artikeln skall artiklarna 15, 16 och 17 inte tillämpas när det är fråga om bestämmelser i bilaga III.

Verkställighet

Artikel 15. Enligt punkt 1 i artikeln skall de avtalsslutande parterna säkerställa att de rättigheter som följer av avtalet, och i synnerhet av de rättsakter som anges i bilaga I, kan åberopas vid de nationella domstolarna. Detta påverkar dock inte tillämpningen av punkterna 2 eller 3. I frågor som kan påverka sådan befintlig eller potentiell flygtrafik som skall godkännas enligt avtalet, skall Europeiska gemenskapens institutioner enligt punkt 2 i artikeln ha de befogenheter som de tilldelats enligt bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I. Enligt punkt 3 i artikeln skall Europeiska gemenskapernas domstol ha exklusiv behörighet i alla frågor som rör giltigheten av beslut som fattats av Europeiska gemenskapens institutioner i enlighet med avtalet, i synnerhet med stöd av de rättsakter som anges i bilaga I.

Tolkning

Artikel 16. Enligt den tolkningsregel som anges i punkt 1 i artikeln skall bestämmelserna i ECAA-avtalet och i de rättsakter som anges i bilaga I, i den mån de i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EG-fördraget och med sådana rättsakter som antagits i enlighet med EG-fördraget, vid genomförandet och tillämpningen tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av EG-domstolen och Europeiska gemenskapernas kommission före dagen för undertecknandet av avtalet. De avtalsslutande parterna skall underrättas om domar och beslut som meddelas efter dagen för undertecknandet av avtalet. På begäran av en part skall konsekvenserna av sådana senare meddelade domar och beslut fastställas av den gemensamma kommittén, i syfte att säkerställa att avtalet fungerar som avsett. De gällande tolkningarna skall meddelas ECAA-partnerna före dagen för undertecknandet av avtalet. De beslut som den gemensamma kommittén fattar enligt detta förfarande skall överensstämma med EG-domstolens rättspraxis. Enligt punkt 2 i artikeln kan en ECAA-partners domstol i enlighet med bilaga IV begära ett förhandsavgörande av EG-domstolen i en fråga som gäller tolkningen av avtalet. Om en domstol i en avtalsslutande part, mot vars beslut det saknas rättsliga medel i nationell lagstiftning, inte i enlighet med punkt 2 kan hänskjuta ett mål till EG-domstolen, skall den berörda avtalsslutande parten enligt punkt 3 i artikeln sända varje dom från en sådan domstol till den gemensamma kommittén, som skall agera för att bevara en enhetlig tolkning av avtalet. Om den gemensamma kommittén inte har lyckats säkerställa en enhetlig tolkning av avtalet inom två månader efter att den har förelagts en sådan diskrepans mellan EG-domstolens rättspraxis och en dom vid en domstol i en sådan avtalsslutande part, får det förfarande som anges i artikel 20 tillämpas.

Ny lagstiftning

Artikel 17. Enligt punkt 1 i artikel 17 som gäller ny lagstiftning påverkar ECAA-avtalet inte rätten för de avtalsslutande parterna att

ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra sin lagstiftning i fråga om luftfart eller ett sådant närliggande område som anges i bilaga I, under förutsättning att detta sker i enlighet med principerna om icke-diskriminering samt bestämmelserna i denna artikel och artikel 18.4. De associerade parterna kan dock anta sådan lagstiftning endast om den överensstämmer med avtalet. Då en avtalsslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin nationella lagstiftning skall den enligt punkt 2 i artikeln genom den gemensamma kommittén underrätta de övriga parterna om saken senast en månad efter antagandet. På begäran av en av parterna skall den gemensamma kommittén senast två månader därefter organisera en dialog om vilka följder den nya lagstiftningen eller ändringen har för avtalets avsedda funktion. Enligt punkt 3 skall den gemensamma kommittén fatta beslut om att ändra bilaga I till ECAA-avtalet så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, eller fatta beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen skall anses överensstämma med avtalet, eller besluta om eventuella andra åtgärder för att säkerställa avtalets korrekta funktion. När det gäller lagstiftning som har antagits mellan tidpunkten för undertecknandet av avtalet och dess ikraftträdande, och som de övriga avtalsslutande parterna har informerats om, skall dagen för hänskjutandet till den gemensamma kommittén enligt punkt 4 räknas som den dag då informationen mottogs. Den gemensamma kommittén får inte fatta sitt beslut tidigare än sextio dagar efter dagen för avtalets ikraftträdande.

Gemensam kommitté

Artikel 18. Denna artikel innehåller bestämmelser om den gemensamma kommittén. Enligt punkt 1 i artikeln skall den gemensamma kommittén ansvara för förvaltningen av avtalet och sörja för att det genomförs på ett korrekt sätt. Detta påverkar dock inte tillämpningen av artikel 15.2—3 eller artiklarna 21 och 22. För detta ändamål skall den gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i avtalet. Den gemensamma kommitténs beslut skall genomföras av de

avtalsslutande parterna i enlighet med deras egna regler. Den gemensamma kommittén skall enligt punkt 2 i artikeln bestå av företrädare för de avtalsslutande parterna. Enligt punkt 3 skall den gemensamma kommittén fatta beslut enhälligt, men kommittén får emellertid besluta om att tillämpa ett majoritetsröstningsförfarande i vissa särskilda frågor. För att avtalet skall kunna genomföras korrekt skall parterna enligt punkt 4 utbyta information med varandra t.ex. om ny lagstiftning och beslut som har betydelse för avtalet och, när någon part så begär, hålla samråd inom den gemensamma kommittén, också om sociala frågor. Enligt punkt 5 skall den gemensamma kommittén själv anta sin arbetsordning. Ordförandeskapet i den gemensamma kommittén skall enligt punkt 6 växla mellan en ECAA-partner och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater enligt en turordning som fastställs i kommitténs arbetsordning. Enligt punkt 7 i artikeln skall ordföranden, i syfte att övervaka avtalets allmänna funktion, kalla till möte i den gemensamma kommittén minst en gång om året samt, på begäran av en avtalsslutande part, då det krävs på grund av särskilda omständigheter. Den gemensamma kommittén skall kontinuerligt övervaka hur EG-domstolens rättspraxis utvecklas. I detta syfte skall Europeiska gemenskapen sända alla domar från EG-domstolen som är av betydelse för avtalets korrekta genomförande till samtliga ECAA-partner. Den gemensamma kommittén skall agera inom tre månader så att en enhetlig tolkning av avtalet säkerställs. Enligt punkt 8 i artikeln kan den gemensamma kommittén inrätta en eller flera arbetsgrupper som kan bistå kommittén vid dess uppdrag.

Artikel 19. Enligt punkt 1 i artikeln är ett beslut av den gemensamma kommittén bindande för de avtalsslutande parterna. Om den gemensamma kommittén beslutar att en part skall vidta åtgärder, skall parten vidta dem och underrätta den gemensamma kommittén om saken. Enligt punkt 2 skall den gemensamma kommitténs beslut offentliggöras i Europeiska gemenskapernas och ECAA-partnernas officiella tidningar. Varje beslut skall innehålla uppgifter om vid vilket datum det skall genomföras av de avtalsslutande par-

terna och alla andra uppgifter som kan vara av betydelse för de ekonomiska aktörerna.

Tvistlösning

Artikel 20. Enligt punkt 1 i artikel 20 som gäller tvistlösning får gemenskapen, tillsammans med EG-medlemsstaterna, eller en ECAA-partner lägga fram tvistefrågor som rör tillämpningen eller tolkningen av avtalet inför den gemensamma kommittén, med undantag för de fall för vilka särskilda förfaranden föreskrivs i avtalet. När en tvistefråga har lagts fram inför den gemensamma kommittén, skall det enligt punkt 2 utan dröjsmål hållas samråd mellan parterna i tvisten. I de fall då Europeiska gemenskapen inte är en part i tvisten får en företrädare för gemenskapen inbjudas till samrådet av endera av parterna. Parterna i tvisten får utarbeta ett förslag till lösning av tvisten, vilket utan dröjsmål skall lämnas in till den gemensamma kommittén. Ett beslut som fattas av den gemensamma kommittén i enlighet med detta förfarande skall följa EG-domstolens rättspraxis. Om den gemensamma kommittén inte inom fyra månader har fattat något beslut som löser tvisten, får parterna i tvisten enligt punkt 3 hänskjuta tvisten till EG-domstolen i enlighet med bilaga IV. Om den gemensamma kommittén inte inom loppet av fyra månader fattar beslut i ett ärende som har förelagts den, har de avtalsslutande parterna enligt punkt 4 rätt att vidta lämpliga skyddsåtgärder i enlighet med artiklarna 21 och 22 och upprätthålla dem under högst sex månader. Efter denna period har varje part rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan. En part får inte vidta skyddsåtgärder i ett ärende som i enlighet med avtalet har hänskjutits till EG-domstolen, med undantag för de fall som anges i artikel 11.3 och de fall där parten agerar i enlighet med mekanismerna i de enskilda rättsakter som anges i bilaga I.

Skyddsåtgärder

Artikel 21. Enligt denna artikel skall skyddsåtgärdernas omfattning och varaktighet begränsas till vad som krävs för att åtgärda situationen. Detta påverkar dock inte tillämpningen av artikel 11.3 eller de åtgärder i

fråga om luftfartssäkerhet eller luftfartsskydd som anges i protokollen till avtalet. De åtgärder som minst stör avtalets avsedda funktion skall prioriteras.

Artikel 22. Enligt punkt 1 i artikeln skall en avtalsslutande part som överväger att vidta skyddsåtgärder underrätta de övriga parterna om sin avsikt via den gemensamma kommittén samt lämna alla relevanta uppgifter om saken. De avtalsslutande parterna skall enligt punkt 2 inleda samråd i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Enligt punkt 3 får den berörda avtalsslutande parten inte vidta skyddsåtgärder tidigare än en månad efter dagen för underrättelsen enligt punkt 1, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 2 har slutförts innan den angivna tidsfristen har löpt ut. Detta påverkar dock inte tillämpningen av artikel 11.3. Den berörda avtalsslutande parten skall enligt punkt 4 utan dröjsmål underrätta den gemensamma kommittén om vilka åtgärder som har vidtagits och lämna kommittén alla relevanta uppgifter om saken.

Utlämnande av information

Artikel 23. Denna artikel gäller utlämnande av information. Enligt artikeln skall de avtalsslutande parternas företrädare, delegater och experter samt tjänstemän och andra anställda som agerar med stöd av avtalet åläggas att, även efter det att deras tjänsteålganden har upphört, inte lämna ut uppgifter som de har fått kännedom om i samband med avtalet och som omfattas av sekretesskydd, i synnerhet uppgifter om företag och deras affärskontakter och kostnadsförhållanden.

Tredjeländer och internationella organisationer

Artikel 24. Enligt punkt 1 i artikeln skall de avtalsslutande parterna, på begäran av en part, i enlighet med förfarandena i artiklarna 25 och 26 samråda med varandra inom ramen för den gemensamma kommittén a) i luftfartsärenden som behandlas i internationella organisationer och b) om de olika aspekterna på frågan om hur parternas förbindelser med tredjeländer kan utvecklas inom luftfartsområdet, samt om verkan av de

väsentliga delarna i sådana bilaterala eller multilaterala avtal som ingåtts inom området. Enligt punkt 2 skall det samråd som föreskrivs i punkt 1 genomföras inom loppet av en månad från det att det begärdes, eller i brådskande fall så snart som möjligt.

Artikel 25. Enligt punkt 1 i artikeln är det huvudsakliga syftet med samråden enligt artikel 24.1 a att gemensamt avgöra om de aktuella frågorna medför problem av gemensamt intresse och, beroende på problemens art, gemensamt överväga huruvida de avtalslutande parternas agerande i de berörda internationella organisationerna bör samordnas, eller överväga andra lämpliga tillvägagångssätt. Enligt punkt 2 skall de avtalslutande parterna snarast möjligt utbyta information som är av betydelse för de ändamål som föreskrivs i punkt 1.

Artikel 26. I denna artikel konstateras att det huvudsakliga syftet med samråden enligt artikel 24.1 b är att utreda frågorna och överväga lämpliga tillvägagångssätt.

Övergångsordningar

Artikel 27. I protokollen I—IX fastställs enligt punkt 1 i artikeln övergångsbestämmelserna och deras tillämpningsperioder för Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna å ena sidan och den associerade parten i fråga å andra sidan. Beträffande förbindelserna mellan Norge eller Island och en associerad part gäller samma villkor som mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna å ena sidan och den associerade parten i fråga och andra sidan. Under de övergångsperioder som avses i punkt 1 skall de relevanta delarna av lufttransportordningen mellan två associerade parter enligt punkt 2 i artikeln fastställas utifrån det mest restriktiva av de två protokoll som avser de associerade parterna i fråga. Enligt punkt 3 skall det utföras bedömningar av de associerade avtalsparternas gradvisa övergång till full tillämpning av ECAA-avtalet. Bedömningarna skall göras av Europeiska gemenskapen i samarbete med den berörda associerade parten. När en associerad part har förvässat sig om att villkoren för att fullfölja en övergångsperiod enligt det relevanta protokollet har uppfyllts, skall den informera Europeiska

gemenskapen om att en bedömning bör ske. Om Europeiska gemenskapen anser att villkoren har uppfyllts skall den enligt punkt 4 underrätta den gemensamma kommittén om saken och sedan besluta att den berörda associerade parten är kvalificerad att övergå till nästa övergångsperiod eller helt inlemmas i det gemensamma europeiska lufttrummet. Om Europeiska gemenskapen däremot anser att villkoren inte uppfyllts skall den enligt punkt 5 rapportera detta till den gemensamma kommittén. Gemenskapen skall då rekommendera den berörda associerade parten specifika förbättringar och fastställa en genomförandeperiod under vilken dessa förbättringar rimligen kan genomföras. Före genomförandeperiodens utgång skall en andra bedömning och, om nödvändigt, ytterligare bedömningar göras för att fastställa om de rekommenderade förbättringarna har genomförts på ett verkningsfullt och tillfredsställande sätt.

Ställning gentemot bilaterala avtal och ordningar på lufttransportområdet

Artikel 28. Enligt punkt 1 i artikeln har bestämmelserna i ECAA-avtalet företrädde framför de tillämpliga bestämmelserna i sådana bilaterala lufttransportavtal och/eller lufttransportordningar som är i kraft mellan de associerade parterna å ena sidan och Europeiska gemenskapen, en EG-medlemsstat, Norge eller Island å andra sidan, samt mellan de associerade parterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, skall de bestämmelser som rör ägarskap, trafikrättigheter, kapacitet, typ eller byte av luftfartyg, gemensamma flygnummer och prissättning i ett bilateralt avtal eller en bilateral ordning mellan en associerad part och Europeiska gemenskapen, en EG-medlemsstat, Norge eller Island eller mellan två associerade parter, under de övergångsperioder som avses i artikel 27, enligt punkt 2 i artikeln gälla för parterna i det bilaterala avtalet och/eller den bilaterala ordningen, om avtalet eller ordningen innehåller mer flexibla bestämmelser om frihet för de berörda lufttrafikföretagen än det tillämpliga protokoll som gäller den berörda associerade parten. En tvist mellan en associerad part och en annan avtalslutande part

om huruvida det är bestämmelserna i det protokoll som gäller den berörda associerade parten eller de bilaterala avtalen och/eller ordningarna som är mest flexibla med tanke på en fullständig tillämpning av ECAA-avtalet, skall enligt punkt 3 avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 20. Tvister om hur förhållandet mellan motstridiga protokoll skall avgöras skall lösas på samma sätt.

Bland ECAA-partnerna har Finland ingått bilaterala luftfartsavtal med Rumänien (FördrS 32/1972, ändr. 39/1996), Bulgarien (FördrS 31/1970), Island (FördrS 14/1960) och Norge (FördrS 42/1978, ändr. 42/1990).

Ikraftträdande, översyn, uppsägning och övriga bestämmelser

Artikel 29. Ikraftträdande. Enligt punkt 1 i artikeln skall de parter som har undertecknat avtalet ratificera eller godkänna det i enlighet med sina egna förfaranden. Ratificerings- eller godkännandeinstrumenten skall deponeras hos generalsekretariatet för Europeiska unionens råd (depositarie), som skall underrätta alla övriga undertecknare samt Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO om saken. Enligt punkt 2 i artikeln träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden som följer på dagen då Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna och minst en associerad part har deponerat sina ratificerings- eller godkännandeinstrument. För de parter som ratificerar eller godkänner avtalet efter denna dag träder det i kraft den första dagen i den andra månaden som följer på dagen då parten i fråga deponerat sitt ratificerings- eller godkännandeinstrument. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 kan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och minst en associerad part, i enlighet med den nationella lagstiftningen, enligt punkt 3 i artikeln besluta sig för att sinsemellan tillämpa avtalet provisoriskt från och med dagen för undertecknandet, genom att meddela depositarien detta. Depositarien skall i sin tur meddela de övriga avtalslutande parterna om saken.

Artikel 30. Översyn. Enligt denna artikel skall avtalet ses över när en avtalslutande

part så begär och i varje fall fem år efter att det trätt i kraft.

Artikel 31. Uppsägning. Enligt punkt 1 i artikeln får en avtalslutande part säga upp avtalet genom att underrätta depositarien om saken. Depositarien skall informera de övriga avtalslutande parterna och Internationella civila luftfartsorganisationen om uppsägningen av avtalet. Om avtalet sägs upp av Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna skall det upphöra att gälla ett år efter dagen för anmälan. Om avtalet sägs upp av en annan avtalslutande part skall det endast för denna parts del upphöra att gälla ett år efter dagen för anmälan. Lufttrafik som bedrivs vid tidpunkten för avtalets upphörande får dock fortsätta fram till slutet av den IATA-tidtabellssäsong inom vilken avtalets upphörandedatum ligger. När en associerad part ansluter sig till Europeiska unionen skall den enligt punkt 2 i artikeln automatiskt upphöra att vara en associerad part enligt avtalet och i stället betraktas som en EG-medlemsstat. Enligt punkt 3 skall avtalet upphöra att gälla eller tillfälligt upphöra med avseende på en associerad part om motsvarande associeringsavtal upphör att gälla eller tillfälligt upphör.

Artikel 32. Utvidgning av det gemensamma europeiska luftrummet. Europeiska gemenskapen kan tillfråga alla stater eller enheter som är beredda att bringa sin lagstiftning om lufttransporter och övriga frågor inom lufttransportområdet i överensstämmelse med Europeiska gemenskapens lagstiftning, och med vilka Europeiska gemenskapen har inrättat eller håller på att inrätta ett ramverk för nära ekonomiskt samarbete, t.ex. ett associeringsavtal, huruvida de önskar delta i ECAA. De avtalslutande parterna skall ändra avtalet i enlighet med detta.

Artikel 33. Flygplatsen i Gibraltar. Enligt punkt 1 i artikeln påverkar tillämpningen av ECAA-avtalet på flygplatsen i Gibraltar inte Konungariket Spaniens eller Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen. Enligt punkt 2 uppskjuts tillämpningen av avtalet på flygplatsen i Gibraltar tills överenskommelsen i den gemensamma förklaring som avgavs av Konungariket Spaniens och Förenade kunga-

rikets utrikesministrar den 2 december 1987 fungerar i praktiken.

Artikel 34. Språk. Avtalet har upprättats i ett enda original på de officiella språken i Europeiska gemenskapen och de andra avtalsslutande parterna. Alla språkversioner är lika giltiga.

Avtalets bilagor

Till ECAA-avtalet hör sammanlagt fem bilagor som enligt artikel 1.3 utgör en del av avtalet.

Bilaga I. I bilagan finns en förteckning över den tillämpliga gemenskapslagstiftningen inom luftfartens olika delområden. Till dessa delområden hör bl.a. frågor som gäller marknadstillträde, flygledningstjänst, luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, miljö, sociala aspekter samt konsumentskydd.

Bilaga II. I bilagan finns föreskrifter om hur de bestämmelser som uppräknats i bilaga I skall anpassas då de tillämpas på ECAA-partnerna.

Bilaga III. Denna bilaga innehåller bestämmelser om konkurrens och statligt stöd. Dessa bestämmelser tillämpas inte om det finns konkurrens- och statsstödsbestämmelser i andra avtal som ingåtts mellan två eller flera avtalsparter, såsom associationsavtal.

Bilaga IV. I denna bilaga finns föreskrifter om EG-domstolens behörighet i frågor som gäller tillämpningen av ECAA-avtalet.

Bilaga V. Denna bilaga består av nio protokoll som innehåller bestämmelser om landsspecifika övergångsarrangemang mellan gemenskapen och Albanien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Serbien, Montenegro, Rumänien samt Förenta Nationernas övergångsförvaltning i Kosovo.

2 Lagförslag

1 §. Denna paragraf innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt denna paragraf skall föreskrifter om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av republikens president. ECAA-avtalet skall med stöd av rådets beslut tillämpas provisoriskt från och med att det undertecknats. Därför föreslås paragrafens 2 mom. innehålla en bestämmelse om att det genom förordning av republikens president kan föreskrivas att lagen skall tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft både internationellt och för Finlands del den första dagen i den andra månaden som följer på dagen då Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna och minst en associerad part har deponerat sina ratificerings- eller godkännandeinstrument hos rådets generalsekretariat. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft. Genom förordning av republikens president kan det dock föreskrivas att lagen skall tillämpas 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

ECAA-avtalet är ett s.k. avtal med delad kompetens, dvs. ett blandat avtal, vars bestämmelser delvis hör till gemenskapens behörighet och delvis till medlemsstaternas behörighet. Eftersom riksdagens godkännande-behörighet enligt den vedertagna tolkningen av grundlagen inte omfattar sådana delar av avtalet som hör till gemenskapens behörighet (GrUU 6/2001 rd), skall riksdagen i enlighet med 94 § i grundlagen godkänna avtalet endast i den mån avtalsbestämmelserna hör till Finlands behörighet.

De ständiga representanternas kommitté behandlade i februari 2002 ECAA-avtalets juridiska karaktär och begärde ett utlåtande

om saken av rådets juridiska avdelning. Rådets juridiska avdelning ansåg i sitt utlåtande att artikel 10 i avtalsutkastet (artikel 11 i det slutliga avtalet) innehöll sådana aspekter beträffande flygsäkerheten som tills vidare hör till medlemsstaternas behörighet och att avtalet därför måste upprättas i form av ett blandavtal.

Kommissionen, som för gemenskapens del förhandlade fram avtalet, delgav våren 2006 rådets arbetsgrupp för luftfart sin uppfattning om att avtalet skulle ingås i form av ett gemenskapsavtal. Kommissionen motiverade detta med att ECAA-avtalet inte är ett sedvanligt luftfartsavtal utan ett avtal genom vilket ett antal tredjeländer förbinder sig att iakttä EU-lagstiftningen och samtidigt inlemmas i den inre marknaden inom luftfartssektorn. En klar majoritet av medlemsstaterna ansåg emellertid att avtalet med hänsyn till sin karaktär endast kunde upprättas i form av ett blandavtal, eftersom avtalet bl.a. gäller sådana trafikeringsrättigheter som medlemsstaterna förut självständigt har förhandlat om med tredjeländer.

ECAA-avtalet innehåller inte några bestämmelser som närmare skulle utvisa hur behörigheten fördelas mellan gemenskapen och medlemsstaterna. I artikel 80.2 i EG-fördraget bestäms det för luftfartens del endast att gemenskapens behörighet omfattar denna sektor om rådet så beslutar. I och med gemenskapslagstiftningen har gemenskapens behörighet inom luftfartssektorn blivit tämligen omfattande. Största delen av denna lagstiftning består av gemenskapsförordningar. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver. Bland de frågor som omfattas av ECAA-avtalet finns gemenskapsförordningar bl.a. om marknadstillträde ((EEG) nr 2408/92), utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ((EEG) nr 2407/92), luftfartssäkerhet ((EG) nr 1592/2002), skydd 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 om tillhandahållande av

flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ((EG) nr 550/2004). Med anledning av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 11 och 13 i ECAA-avtalet delvis till Europeiska gemenskapens och delvis till medlemsstaternas behörighet.

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande bl.a. för sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens grundlagsutskott har i sin tolkningspraxis ansett att riksdagens godkännandebehörighet enligt grundlagen omfattar alla sådana materiella bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om den fråga som bestämmelsen gäller enligt grundlagen skall regleras i lag eller 4) om det finns gällande lagbestämmelser om saken eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland skall lagstiftas om saken. Frågan påverkas inte av om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Om de begrepp som har definierats i avtalet gäller frågor som hör till området för lagstiftningen, påverkar definitionerna enligt grundlagsutskottets uppfattning också indirekt innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Därför anses också dylika definitioner höra till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

Nedan behandlas de artiklar i ECAA-avtalet som enligt regeringens uppfattning hör till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna om marknadstillträde i artikel 1 i avtalet hör till området för lagstiftningen. I 73 och 75 § i luftfartslagen (1242/2005) finns bestämmelser om regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer.

Artikel 2 innehåller definitioner av de begrepp som används i avtalet. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar innehållet i och tolkningen av materiella avtalsbestämmelser hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 2 hör således till området för lagstiftningen och kräver därmed riksdagens godkännande.

Den princip om icke-diskriminering som ingår i artikel 6 i avtalet har i Finland beröringspunkter med bl.a. 6 § i grundlagen, 2 kap. 2 § i arbetsavtalslagen (55/2001) och 47 kap. 3 § i strafflagen (39/1889). Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen eftersom de berör grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och det i Finland finns lagbestämmelser om saken, även om avtalsbestämmelserna inte medför några ändringar av gällande lagar.

Också artiklarna 7–10 som gäller etableringsrätt innehåller bestämmelser som hör till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland. Utgångspunkten är att gemenskapens bestämmelser om etableringsrätt inte omfattar personer eller bolag från tredjeländer. Då en person som kommer från ett tredjeland önskar inleda yrkesutövning eller grunda ett bolag i en medlemsstat, tillämpas medlemsstatens nationella lagstiftning på personen. I Finland finns bestämmelser om denna fråga i utlänningslagen.

Artikel 11 som gäller luftfartssäkerhet berör Luftfartsförvaltningen som är Finlands nationella civila luftfartsmyndighet med behörighet att övervaka luftfartssäkerheten. Bestämmelser om Luftfartsförvaltningen finns i lagen om Luftfartsförvaltningen (1247/2005) och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna i artikel 12 som gäller luftfartsskydd berör de förpliktelser som föreskrivits för Luftfartsförvaltningen och flygplatsernas ledningsenheter i 11 kap. i luftfartslagen. Artikelns bestämmelser hör till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 13 gäller flygledningstjänst och realiserande av det gemensamma europeiska luftrummet. Bestämmelser om flygtrafiktjänst finns i 12 kap. i luft-

fartslagen. Enligt lagen om Luftfartsförvaltningen har Luftfartsförvaltningen till uppgift att delta i det internationella samarbetet och EU-samarbetet inom den civila luftfarten. Bestämmelserna i artikeln hör till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Den bestämmelse i artikel 15.1 som gäller avtalets verkställighet anses också höra till området för lagstiftningen, eftersom den gäller de finska domstolarnas internationella behörighet.

Bestämmelserna i artiklarna 18 och 19 gäller den gemensamma kommitté som skall inrättas genom avtalet och som skall bestå av företrädare för de avtalsslutande parterna. Dessa bestämmelser hör till området för lagstiftningen, eftersom den gemensamma kommittén kan fatta beslut som är bindande för medlemsstaterna i frågor som hör till området för lagstiftningen i Finland. Enligt artikel 16 har den gemensamma kommittén behörighet att avgöra frågor som gäller avtalets tolkning. Enligt artikel 17 skall en avtalsslutande part som har antagit ny luftfartslagstiftning underrätta de övriga parterna om saken genom den gemensamma kommittén. Den gemensamma kommittén kan då bl.a. organisera en dialog om vilka följder den nya lagstiftningen har för ECAA-avtalets avsedda funktion och därefter fatta beslut om nödvärda åtgärder. Enligt artikel 11.5 som gäller luftfartssäkerhet kan den gemensamma kommittén också fatta bindande beslut i ärenden som gäller sådana åtgärder som de avtalsslutande staternas civila luftfartsmyndigheter har vidtagit enligt artikel 11.3 och som hör till den nationella behörigheten och till området för lagstiftningen i Finland. Den gemensamma kommitténs beslut kan därmed inverka på tillämpningen av sådana avtalsbestämmelser som hör till medlemsstaternas behörighet och som gäller frågor som i Finland reglerats i lag. Den gemensamma kommittén skall fatta sina beslut enhälligt, men den kan dock enligt artikel 18.3 enhälligt besluta om att tillämpa ett majoritetsröstningsförfarande i vissa särskilda frågor. Vid majoritetsröstningsförfarandet kan Finland mot sin vilja komma att omfattas av den gemensamma kommitténs beslut. Dessa avtalsbestämmelser berör således Finlands suveräni-

tet och hör därmed till området för lagstiftningen (GrUU 31/2001 rd och GrUU 38/2001 rd).

Enligt artikel 20 kan tvistefrågor som rör tillämpningen eller tolkningen av avtalet hänskjutas till EG-domstolen, om den gemensamma kommittén inte inom fyra månader har fattat något beslut som löser tvisten. Domstolens beslut i ärendet är slutgiltigt och bindande. De juridiskt bindande beslutsförfarandena kan i viss mån anses beröra Finlands grundlagsenliga suveränitet, även om dessa förfaranden i princip utgör ett naturligt element i internationell samverkan och därmed inte strider mot den nutida uppfattningen om vad suveräniteten innebär (se GrUU 10/1998 rd).

Bestämmelserna i artikel 28, som gäller förhållandet mellan ECAA-avtalet och avtalsparternas bilaterala lufttransportavtal och lufttransportordningar hör likaså till området för lagstiftningen, eftersom den gemensamma kommittén också skall avgöra tvister om huruvida de bestämmelser i protokollet till ECAA-avtalet som omfattar den berörda associerade parten är mer flexibla än bestämmelserna i det bilaterala lufttrafikavtal som ingåtts med staten i fråga.

Bestämmelserna i artikel 23 som gäller utlämnande av information hör också till området för lagstiftningen. Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv tryggt. I Finland finns bestämmelser om skydd för personuppgifter i personuppgiftslagen (523/1999). I 38 kap. i strafflagen finns bestämmelser om sekretessbrott.

Protokollen i bilaga V som gäller de associerade parterna innehåller sådana bestämmelser om en första och andra övergångsperiod som hör till medlemsstaternas behörighet. Bestämmelserna gäller trafikrättigheter samt utövande av dem. Europeiska unionens medlemsstater har förut självständigt förhandlat om trafikrättigheter med tredjeländer.

Av denna anledning anses bestämmelserna hör till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Enligt vad som anförts ovan innehåller ECAA-avtalet bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och som därmed enligt 94 § i grundlagen kräver riksdagens godkännande.

4.2 Behandlingsordning

ECAA-avtalet innehåller inte bestämmelser som berör grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom. och det lagförslag som ingår i propositionen berör inte grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. Avtalet kan således enligt regeringens uppfattning godkännas genom röstmajoritet och lagförslaget om dess ikraftsättande kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

att Riksdagen godkänner det i Luxemburg den 9 juni 2006 ingångna multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, i den mån avtalet hör till Finlands behörighet.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, förläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Luxemburg den 9 juni 2006 ingångna multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum 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 skall tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 2 november 2007

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister Sirkka-Liisa Anttila

Avtalstexten

Multilateralt avtal mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo¹

om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum

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,

REPUBLIKEN MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

¹ Enligt definitionen i Förenta nationernas säkerhetsråds resolution 1244 av den 10 juni 1999.

REPUBLIKEN PORTUGAL,
REPUBLIKEN SLOVENIEN,
REPUBLIKEN SLOVAKIEN,
REPUBLIKEN FINLAND,
KONUNGARIKET SVERIGE,
FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,
nedan kallade "EG-medlemsstaterna", och
EUROPEISKA GEMENSKAPEN,
nedan kallad "gemenskapen" eller "Europeiska gemenskapen", och
REPUBLIKEN ALBANIEN,
BOSNIEN OCH HERCEGOVINA,
REPUBLIKEN BULGARIEN,
F.D. JUGOSLAVISKA REPUBLIKEN MAKEDONIEN,
REPUBLIKEN ISLAND,
REPUBLIKEN KROATIEN,
REPUBLIKEN MONTENEGRO,
KONUNGARIKET NORGE,
RUMÄNIEN,
REPUBLIKEN SERBIEN och
FÖRENTA NATIONERNAS ÖVERGÅNGSFÖRVALTNING I KOSOVO,
samtliga nedan tillsammans kallade "de avtalsslutande parterna"

SOM ÄR

MEDVETNA om den internationella civila luftfartens integrerade karaktär och som önskar inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum (ECAA) på grundval av ömsesidigt tillträde till de avtalsslutande parternas marknader för lufttransporter, etableringsfrihet med lika konkurrensvillkor samt efterlevnad av samma regler – bland annat när det gäller luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, social harmonisering och miljö,

SOM FINNER att reglerna för det gemensamma europeiska luftrummet bör tillämpas multilateralt inom ECAA och att särskilda regler därför behöver fastställas,

SOM ÄR ÖVERENS om att det är ändamålsenligt att grunda ECAA:s bestämmelser på den tillämpliga lagstiftning som är i kraft inom Europeiska gemenskapen i enlighet med bilaga I till det här avtalet, utan att det påverkar tillämpningen av de regler som finns i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

SOM ÄR MEDVETNA om att fullständig efterlevnad av ECAA-reglerna möjliggör för de avtalsslutande parterna att dra nytta av ECAA, även i fråga om marknadstillträde,

SOM ÄR MEDVETNA om att efterlevnad av ECAA-regler, inklusive fullständigt marknadstillträde, inte kan ske i ett steg, utan snarare genom en övergång som skall underlättas genom specifika arrangemang med begränsad varaktighet,

SOM BETONAR att, med förbehåll för övergångsarrangemang i de fall det är nödvändigt, reglerna för marknadstillträde för lufttrafikföretag inte bör omfatta begränsningar av frekvens, kapacitet, flyglinjer, typ av flygplan eller liknande restriktioner i bilaterala lufttransportavtal eller lufttransportarrangemang och att man inte bör kräva att lufttrafikföretag ingår kommersiella avtal eller liknande arrangemang som villkor för marknadstillträde,

SOM BETONAR att lufttrafikföretag bör behandlas på ett icke-diskriminerande sätt i fråga om tillträde till lufttransportinfrastruktur, framför allt när tillgången är begränsad,

SOM ÄR MEDVETNA om att det i associeringsavtalen mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater och andra avtalsslutande parter av princip – i syfte att garantera en samordnad utveckling och stegvis liberalisering av transporter mellan parterna i dessa avtal med hänsyn till ömsesidiga kommersiella behov – fastställs att villkoren för ömsesidigt marknadstillträde på lufttransportområdet bör fastställas genom särskilda avtal,

SOM ÄR MEDVETNA om att samtliga associerade parter strävar efter att få sin lagstiftning om lufttransporter och övriga frågor inom lufttransportområdet att överensstämja med Europeiska gemenskapens lagstiftning, även med tanke på den framtida utvecklingen av denna,

SOM ERKÄNNER vikten av tekniskt bistånd för att uppnå dessa mål,

SOM ERKÄNNER att förbindelserna mellan gemenskapen och dess medlemsstater och Norge och Island även fortsättningsvis måste styras av EES-avtalet,

SOM ÖNSKAR en fortsatt utvidgning av det gemensamma europeiska luftrummet,

SOM PÅMINNER om förhandlingarna mellan Europeiska gemenskapen och de associerade parterna med målet att sluta avtal om vissa aspekter på lufttrafik som kommer att anpassa de bilaterala luftfartsavtalen mellan EG-medlemsstaterna och de associerade parterna till EG-lagstiftningen,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

MÅLSÄTTNING OCH PRINCIPER

Artikel 1

1. Syftet med detta avtal är att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum, nedan kallat "ECAA". ECAA skall baseras på fritt tillträde till marknader, etableringsfrihet, lika konkurrensvillkor och gemensamma regler, även i fråga om luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, sociala frågor och miljö. I detta avtal fastställs därför de regler som skall tillämpas mellan de avtalsslutande parterna i enlighet med de villkor som anges nedan. Dessa regler omfattar de bestämmelser som fastställs i den lagstiftning som anges i bilaga I.

2. Bestämmelserna i detta avtal skall gälla i den mån de har att göra med luftfart eller därmed förbundna frågor som anges i bilaga I.

3. Det här avtalet består av artiklar där ECAA:s allmänna funktion fastställs, nedan kallat "huvudavtalet", bilagor där bilaga I innehåller den EG-lagstiftning som inom ramen för huvudavtalet gäller mellan de avtalsslutande parterna, samt protokoll, varav åtminstone ett för varje associerad part fastställer de övergångsarrangemang som gäller för parten.

Artikel 2

1. I detta avtal gäller följande definitioner:

a) avtal: huvudavtalet, dess protokoll och bilagor samt de rättsakter som det hänvisas till i bilaga I.

b) associerad part: Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Montenegro, Rumänien, Republiken Serbien

eller någon annan stat eller enhet som blivit part i detta avtal enligt artikel 32.

c) UNMIK eller ytterligare en associerad part: Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo i enlighet med resolution 1244 av den 10 juni 1999 från FN:s säkerhetsråd.

d) avtalsslutande part: avseende gemenskapen och EG-medlemsstaterna, gemenskapen och EG-medlemsstaterna eller gemenskapen eller EG-medlemsstaterna. Detta uttrycks betydelse skall i varje enskilt fall härledas ur de tillämpliga bestämmelserna i detta avtal samt ur gemenskapens respektive EG-medlemsstaternas befogenheter enligt fördraget.

e) ECAA-partner: associerad part, Norge eller Island.

f) EG-fördraget: fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

g) EES-avtalet: avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt dess protokoll och bilagor, undertecknat den 2 maj 1992, i vilket Europeiska gemenskapen, dess medlemsstater, Island, Liechtenstein och Norge är parter.

h) associeringsavtal: avtal genom vilket det inrättas en associering mellan Europeiska gemenskapen, eller mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och respektive associerad part, å andra sidan.

i) ECAA-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag som innehar licens i enlighet med detta avtal och bestämmelserna i de tillämpliga rättsakter som anges i bilaga I.

j) behörig luftfartsmyndighet: en statlig byrå eller myndighet som har laglig rätt att bedöma överensstämmelsen, eller certifiera och kontrollera användningen eller försäljningen av produkter, tjänster eller licenser inom en avtalsslutande parts jurisdiktion och som kan vidta åtgärder för att säkerställa att produkter eller tjänster som marknadsförs

inom partens jurisdiktion uppfyller rättsliga krav.

k) konvention: konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, samt ändringar och bilagor till denna.

l) SESAR: det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad och synkroniserad forskning, utveckling och spridning av de nya generationernas ATM-system.

m) huvudplan för flygledningstjänster (ATM): startpunkt för SESAR.

n) EG-medlemsstat: medlemsstat i Europeiska gemenskapen.

2. Användningen av begreppen "land", "nationell", "medborgare" eller "territorium" skall inte påverka de avtalsslutande parternas status enligt internationell rätt.

Artikel 3

Tillämpliga bestämmelser i rättsakter till vilka det hänvisas eller som ingår antingen i bilaga I, anpassade enligt bilaga II, eller i den gemensamma kommitténs beslut skall vara bindande för de avtalsslutande parterna och vara del av, eller upptas i, den nationella lagstiftningen enligt följande:

a) En rättsakt som motsvarar en EG-förordning skall som sådan upptas i de avtalsslutande parternas nationella lagstiftning.

b) För en rättsakt som motsvarar ett EG-direktiv får de avtalsslutande parternas myndigheter välja form och metod för genomförandet.

Artikel 4

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 kan äventyra att avtalets mål uppnås.

Artikel 5

Bestämmelserna i detta avtal skall inte påverka förhållandet mellan parterna i EES-avtalet.

ICKE-DISKRIMINERING

Artikel 6

Inom tillämpningsområdet för detta avtal, och utan att det påverkar tillämpningen av eventuella särskilda bestämmelser som finns i avtalet, skall varje form av diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden.

ETABLERINGSRÄTT

Artikel 7

Inom tillämpningsområdet för och villkoren i detta avtal, och utan att det påverkar tillämpningen av tillämpliga rättsakter som anges i bilaga I, skall det inte finnas några restriktioner när det gäller etableringsfriheten för medborgare i en EG-medlemsstat eller i en ECAA-partner på någon av dessa staters territorium. Etableringsfriheten skall innefatta rätten att starta och bedriva verksamhet som egenföretagare samt rätten att bilda och driva företag, däribland bolag eller firmor, i enlighet med de villkor som fastställs för egna medborgare i etableringslandets lagstiftning. Detta skall också gälla rätten att upprätta kontor, filialer och dotterbolag för sådana medborgare i EG:s medlemsstater eller i ECAA-partner som är etablerade inom någon av dessa staters territorium.

Artikel 8

1. Inom tillämpningsområdet för detta avtal, och utan att det påverkar tillämpningen av de tillämpliga rättsakter som anges i bilaga I, skall bolag eller firmor som bildats i enlighet med lagstiftningen i en EG-medlemsstat eller en ECAA-partner och som har sitt huvudkontor inom ECAA likställas med fysiska personer som är medborgare i en EG-medlemsstat eller en ECAA-partner.

2. Med "bolag eller firmor" förstås bolag eller firmor enligt civil- eller handelslagstiftning, inbegripet kooperativa sammanslutningar samt andra offentligrättsliga eller privaträttsliga juridiska personer, med undantag av sådana som inte drivs i vinstsyfte.

Artikel 9

1. Bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 skall inte omfatta sådan verksamhet på en avtalsslutande parts territorium som, om än endast tillfälligt, är förenad med utövandet av offentlig makt.

2. Bestämmelserna i artiklarna 7 och 8, och de åtgärder som vidtagits i enlighet med dessa, skall inte utgöra hinder för tillämpning av bestämmelser i de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar avseende inresa, bosättning och anställning eller som föreskriver särskild behandling av utländska medborgare och som grundas på hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa.

Artikel 10

1. Utan att det påverkar tillämpningen av mer gynnsamma bestämmelser i befintliga avtal, och inom tillämpningsområdet för detta avtal, skall de avtalsslutande parterna avskaffa kvantitativa restriktioner och åtgärder som har motsvarande effekt på leveranser av utrustning, tillbehör, reservdelar och annat som är nödvändigt för att ett ECAA-lufttrafikföretag skall kunna fortsätta att tillhandahålla lufttransporttjänster enligt villkoren i detta avtal.

2. Den skyldighet som avses i punkt 1 hindrar inte att de avtalsslutande parterna förbjuder eller begränsar sådana leveranser av skäl som rör allmän ordning, allmän säkerhet, skydd av människors och djurs hälsa och liv, bevarande av växter, eller skydd av immateriell, industriell och kommersiell äganderätt. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en förtäckt begränsning av handeln mellan de avtalsslutande parterna.

LUFTFARTSSÄKERHET

Artikel 11

1. De avtalsslutande parterna skall vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att luftfartyg som är registrerade i en avtalsslutande part och som landar i en annan avtalsslutande part uppfyller internationella säkerhetsnor-

mer i enlighet med konventionen samt blir föremål för rampinspektioner, ombord på och omkring luftfartyget, som den andra avtalsslutande partens bemyndigade företrädare utför för att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument samt luftfartygets och utrustningens synliga skick.

2. En avtalsslutande part kan när som helst begära överläggningar om en annan avtalsslutande parts säkerhetsnormer på områden som inte omfattas av de rättsakter som nämns i bilaga I.

3. Inget i detta avtal får tolkas som en begränsning av en behörig civil luftfartsmyndighets befogenhet att vidta lämpliga och omedelbara åtgärder om den upptäcker att en produkt eller tjänst

i) inte uppfyller de mininormer som kan komma att införas i enlighet med konventionen, eller

ii) efter en sådan inspektion som anges i punkt 1 ger upphov till allvarliga farhågor för att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som införts i enlighet med konventionen, eller

iii) ger upphov till allvarliga farhågor om att de miniminormer som införts i enlighet med konventionen inte upprätthålls och förvaltas på ett effektivt sätt.

4. Om en behörig civil luftfartsmyndighet vidtar åtgärder i enlighet med punkt 3 skall den omedelbart informera de behöriga civila luftfartsmyndigheterna i de andra avtalsslutande parterna om att sådana åtgärder vidtagits samt om skälen för dem.

5. Om åtgärder som vidtagits med tillämpning av punkt 3 fortsätter, även om skälen för dem har försvunnit, kan en avtalsslutande part hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.

6. Den berörda avtalsslutande parten skall meddela övriga avtalsslutande parter alla ändringar i den nationella lagstiftningen som berör den behöriga civila luftfartsmyndighetens status.

LUFTFARTSSKYDD

Artikel 12

1. För att skydda civilflyget mot olagliga störningar skall de avtalsslutande parterna se

till att de gemensamma grundnormer och mekanismer för övervakning av efterlevnaden av luftfartsskyddet som anges i bilaga I tillämpas på flygplatserna inom deras territorier, i enlighet med de tillämpliga bestämmelser som anges i den bilagan.

2. De avtalsslutande parterna skall på begäran ge varandra allt stöd som krävs för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säkerhet, passagerarna eller besättningen, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar, eller andra hot mot säkerheten hos civilflyget.

3. När det inträffar en incident eller vid hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av civila luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, passagerare, besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller undanröja hotet.

4. En associerad part kan bli föremål för en inspektion av Europeiska kommissionen i enlighet med den tillämpliga gemenskapslagstiftningen enligt bilaga I, och den kan anmodas att delta i Europeiska kommissionens inspektioner i andra avtalsslutande parter.

FLYGLEDNINGSTJÄNST

Artikel 13

1. De avtalsslutande parterna skall samarbeta på flygledningsområdet med målet att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till ECAA för att förbättra dagens säkerhetsnormer, göra de allmänna lufttrafiknormerna mer verkningsfulla i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningarna.

2. För att underlätta tillämpningen av lagstiftningen för det gemensamma europeiska luftrummet bör följande åtgärder vidtas:

- De associerade parterna skall, inom sina respektive behörighetsområden, så snart som möjligt anpassa sina institutionella flygledningsstrukturer till det gemensamma europeiska luftrummet, i första hand genom att man utser eller inrättar lämpliga nationella till-

synsorgan som skall vara åtminstone funktionellt oberoende från tillhandahållarna av flygtrafiktjänster.

- Europeiska gemenskapen skall bistå de associerade parterna vid sådana operativa initiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som är ett resultat av det gemensamma europeiska luftrummet, främst genom att de berörda avtalsslutande parternas åtgärder för att inrätta funktionella luftrumsblock integreras på ett tidigt stadium.

3. Europeiska gemenskapen skall ansvara för att de associerade parterna deltar till fullo i utvecklingen av en huvudplan för flygledningstjänster (ATM) inom kommissionens SESARprogram.

KONKURRENS

Artikel 14

1. Bestämmelserna i bilaga III skall tillämpas inom ramen för detta avtal. I de fall regler om konkurrens och statligt stöd ingår i andra avtal mellan två eller fler avtalsslutande parter, exempelvis associeringsavtal, skall de reglerna gälla för de parterna.

2. Artiklarna 15, 16 och 17 skall inte tillämpas i fråga om bestämmelserna i bilaga III.

VERKSTÄLLIGHET

Artikel 15

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 2 och 3 skall de avtalsslutande parterna säkerställa att de rättigheter som följer av detta avtal, och i synnerhet av de rättsakter som anges i bilaga I, kan åberopas vid de nationella domstolarna.

2. I frågor som kan påverka befintlig eller potentiell flygtrafik som skall godkännas enligt detta avtal, skall Europeiska gemenskapens institutioner ha de befogenheter som de tilldelats enligt bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I.

3. I alla frågor som rör giltigheten av beslut som fattats av Europeiska gemenskapens institutioner i enlighet med detta avtal, i synnerhet enligt de rättsakter som anges i bilaga I, skall Europeiska gemenskapernas domstol,

nedan kallad "EG-domstolen", ha exklusiv behörighet.

TOLKNING

Artikel 16

1. I den mån som bestämmelserna i detta avtal och bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EG-fördraget och med rättsakter som antagits i enlighet med EG-fördraget, skall dessa bestämmelser vid genomförandet och tillämpningen tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av EG-domstolen och Europeiska gemenskapernas kommission före dagen för undertecknandet av detta avtal. De avtalslutande parterna skall underrättas om domar och beslut som meddelas efter dagen för undertecknandet av detta avtal. På begäran av en part skall konsekvenserna av sådana senare meddelade domar och beslut fastställas av den gemensamma kommittén, i syfte att säkerställa att detta avtal fungerar som avsett. Befintliga tolkningar skall meddelas ECAA-partnerna före dagen för undertecknandet av detta avtal. De beslut som fattas av den gemensamma kommittén enligt detta förfarande skall överensstämja med EG-domstolens rättspraxis.

2. Om frågor avseende tolkningen av detta avtal, bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I eller bestämmelserna i rättsakter som antagits i enlighet med dessa, och som i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EG-fördraget och med rättsakter som antagits i enlighet med EG-fördraget, uppkommer i ett mål inför någon ECAA-partners domstol skall denna, om den anser det vara nödvändigt för avkunnandet av en dom och förenligt med bilaga IV, begära att EG-domstolen skall avgöra frågan. En ECAA-partner får, genom beslut och i enlighet med bilaga IV, stipulera i vilken omfattning och under vilka förutsättningar dess domstolar skall tillämpa denna bestämmelse. Ett sådant beslut skall anmälas till depositarien och EG-domstolen. Depositarien skall informera de övriga avtalslutande parterna.

3. Om en domstol i en avtalslutande part, mot vars beslut det saknas rättsliga medel i

nationell lagstiftning, inte, i enlighet med punkt 2, kan hänskjuta ett mål till EG-domstolen, skall varje dom från en sådan domstol sändas av den berörda avtalslutande parten till den gemensamma kommittén, som skall agera för att bevara en enhetlig tolkning av detta avtal. Om den gemensamma kommittén inte har lyckats säkerställa en enhetlig tolkning av avtalet inom två månader efter att den har förelagts en sådan diskrepans mellan EG-domstolens rättspraxis och en dom vid en domstol i en sådan avtalslutande part, får det förfarande som anges i artikel 20 tillämpas.

NY LAGSTIFTNING

Artikel 17

1. Detta avtal skall inte, under förutsättning att det följer principerna om icke-diskriminering samt bestämmelserna i denna artikel och artikel 18.4, påverka rätten för de avtalslutande parterna att ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra sin lagstiftning i fråga om luftfart eller ett sådant närliggande område som anges i bilaga I. De associerade parterna skall anta sådan lagstiftning endast om den överensstämmer med det här avtalet.

2. Så snart en avtalslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin nationella lagstiftning skall den genom den gemensamma kommittén underrätta de övriga parterna senast en månad efter antagandet. På begäran av en av parterna skall den gemensamma kommittén senast två månader efter det att den underrättats organisera en dialog om vilka följder den nya lagstiftningen eller ändringen har för detta avtals avsedda funktion.

3. Den gemensamma kommittén skall

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

b) fatta beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringarna av lagstiftningen i fråga skall anses överensstämja med detta avtal, eller

c) besluta om eventuella andra åtgärder för att säkerställa detta avtals korrekta funktion.

4. När det gäller lagstiftning som har antagits mellan tidpunkten för undertecknandet av detta avtal och tidpunkten för dess ikraftträdande, och om vilken de övriga avtalslutande parterna har informerats, skall dagen för hänskjutandet räknas som den dag då informationen mottogs. Den gemensamma kommittén får inte fatta sitt beslut tidigare än sextio dagar efter dagen för detta avtals ikraftträdande.

GEMENSAM KOMMITTÉ

Artikel 18

1. Härmed inrättas en gemensam kommitté som skall ansvara för förvaltningen av detta avtal och, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15.2—3 och artiklarna 21 och 22, sörja för att det genomförs på korrekt sätt. För detta ändamål skall den gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal. Den gemensamma kommitténs beslut skall genomföras av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras egna regler.

2. Den gemensamma kommittén skall bestå av företrädare för de avtalsslutande parterna.

3. Den gemensamma kommittén skall fatta beslut enhälligt. Den gemensamma kommittén får emellertid besluta om att tillämpa ett majoritetsröstningsförfarande i vissa särskilda frågor.

4. För att detta avtal skall kunna genomföras korrekt skall parterna utbyta information med varandra om till exempel ny lagstiftning och beslut som har betydelse för detta avtal och, när någon part så begär, hålla samråd inom den gemensamma kommittén, inklusive om sociala frågor.

5. Den gemensamma kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

6. Ordförandeskapet i den gemensamma kommittén skall växla mellan en ECAA-partner och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater enligt en turordning som skall fastställas i kommitténs arbetsordning.

7. Ordföranden skall, i syfte att övervaka detta avtals allmänna funktion, kalla till möte i den gemensamma kommittén minst en gång om året samt, på begäran av en avtalsslutande part, då så erfordras på grund av särskilda

omständigheter. Den gemensamma kommittén skall kontinuerligt övervaka hur EG-domstolens rättspraxis utvecklas. I detta syfte skall Europeiska gemenskapen sända alla domar från EG-domstolen som är av betydelse för avtalets korrekta genomförande till samtliga ECAA-partner. Den gemensamma kommittén skall agera inom tre månader så att en enhetlig tolkning av detta avtal säkerställs.

8. Den gemensamma kommittén äger rätt att fatta beslut om inrättande av en eller flera arbetsgrupper som kan bistå kommittén vid utövandet av dess uppdrag.

Artikel 19

1. Ett beslut av den gemensamma kommittén skall vara bindande för de avtalsslutande parterna. Om den gemensamma kommittén beslutar att en part skall vidta åtgärder, skall parten vidta dessa och underrätta den gemensamma kommittén om detta.

2. Den gemensamma kommitténs beslut skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas och ECAA-partnerns officiella tidningar. I varje beslut skall anges vid vilket datum det genomförs av de avtalsslutande parterna och alla andra uppgifter som kan vara av betydelse för de ekonomiska aktörerna.

TVISTLÖSNING

Artikel 20

1. Gemenskapen, tillsammans med EG-medlemsstaterna, eller en ECAA-partner får lägga fram tvistefrågor som rör tillämpningen eller tolkningen av detta avtal inför den gemensamma kommittén, med undantag för de fall då särskilda förfaranden föreskrivs i avtalet.

2. När en tvistefråga har lagts fram inför den gemensamma kommittén i enlighet med punkt 1, skall utan dröjsmål samråd hållas mellan parterna i tvisten. I de fall då Europeiska gemenskapen inte är en part i tvisten får en företrädare för gemenskapen inbjudas till samrådet av endera av parterna. Parterna i tvisten får utarbeta ett förslag till lösning av tvisten, vilket utan dröjsmål skall lämnas in

till den gemensamma kommittén. Ett beslut som fattas av den gemensamma kommittén i enlighet med detta förfarande skall följa EG-domstolens rättspraxis.

3. Om den gemensamma kommittén inom fyra månader räknat från den dag den förelades ärendet inte har fattat något beslut som löser tvisten, får parterna i tvisten hänskjuta den till EG-domstolen, vars beslut skall vara slutgiltigt och bindande. Villkoren för hur ett sådant hänskjutande till EG-domstolen skall gå till fastställs i bilaga IV.

4. Om den gemensamma kommittén inom loppet av fyra månader inte fattar beslut i ett ärende som har förelagts den, har de avtalslutande parterna rätt att vidta lämpliga skyddsåtgärder i enlighet med artiklarna 21 och 22 och upprätthålla dem under högst sex månader. Efter denna period har varje part rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan. En part får inte vidta skyddsåtgärder i ett ärende som hänskjutits till EG-domstolen i enlighet med detta avtal, med undantag för de fall som anges i artikel 11.3 eller i enlighet med mekanismer som föreskrivs i de enskilda rättsakter som förtecknas i bilaga I.

SKYDDSÅTGÄRDER

Artikel 21

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.3 och de åtgärder i fråga om luftfarts-säkerhet och luftfartsskydd som anges i protokollen till det här avtalet, skall skyddsåtgärdernas omfattning och varaktighet begränsas till vad som krävs för att åtgärda situationen. De åtgärder som minst stör detta avtals avsedda funktion skall prioriteras.

Artikel 22

1. En avtalsslutande part som överväger att vidta skyddsåtgärder skall underrätta övriga parter om sin avsikt via den gemensamma kommittén och lämna alla relevanta uppgifter.

2. De avtalsslutande parterna skall omgående inleda samråd i den gemensamma

kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.3 får den avtalsslutande parten inte vidta skyddsåtgärder tidigare än en månad efter dagen för underrättelsen enligt punkt 1, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 2 har slutförts innan den angivna tidsfristen har löpt ut.

4. Den berörda avtalsslutande parten skall utan dröjsmål underrätta den gemensamma kommittén om vilka åtgärder som har vidtagits och lämna alla relevanta uppgifter.

UTLÄMNANDE AV INFORMATION

Artikel 23

De avtalsslutande parternas företrädare, delegater, experter, tjänstemän och andra anställda skall åläggas att, även efter det att deras tjänsteåligganden har upphört, inte lämna ut uppgifter som de har fått kännedom om i samband med detta avtal och som omfattas av sekretesskydd, i synnerhet uppgifter om företag och deras affärskontakter och kostnadsförhållanden.

TREDJELÄNDER OCH INTERNATIONELLA ORGANISATIONER

Artikel 24

1. De avtalsslutande parterna skall på begäran av en part, och i enlighet med förfarandena i artiklarna 25 och 26, samråda med varandra inom ramen för den gemensamma kommittén

a) i luftfartsärenden som behandlas i internationella organisationer, och

b) om de olika aspekterna av frågan om hur parternas förbindelser med tredjeländer kan utvecklas inom luftfartsområdet, samt om verkan av de väsentliga delarna i bilaterala eller multilaterala avtal som ingåtts inom det aktuella området.

2. Det samråd som föreskrivs i punkt 1 skall genomföras inom loppet av en månad från det att det begärdes, eller i brådskande fall så snart som möjligt.

Artikel 25

1. Samråden enligt artikel 24.1 a skall huvudsakligen syfta till att

a) gemensamt avgöra om de aktuella frågorna medför problem av gemensamt intresse, och,

b) beroende på problemens art gemensamt överväga

- huruvida de avtalsslutande parternas agerande i de berörda internationella organisationerna bör samordnas, eller

- andra lämpliga tillvägagångssätt.

2. De avtalsslutande parterna skall snarast möjligt utbyta information av betydelse för de ändamål som föreskrivs i punkt 1.

Artikel 26

Samråden enligt artikel 24.1 b skall huvudsakligen syfta till att utreda frågorna och överväga lämpliga tillvägagångssätt.

ÖVERGÅNGSORDNINGAR

Artikel 27

1. I protokollen I—IX fastställs övergångsbestämmelserna och deras tillämpningsperioder för Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och den associerade parten i fråga, å andra sidan. När det gäller förbindelserna mellan Norge eller Island och en associerad part skall samma villkor gälla som mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och den associerade parten i fråga, å andra sidan.

2. Under de övergångsperioder som avses i punkt 1 skall relevanta delar av lufttransportordningen mellan två associerade parter fastställas utifrån det mest restriktiva av de två protokoll som avser de associerade parterna i fråga.

3. De associerade avtalssparternas gradvisa övergång till full tillämpning av ECAA skall vara föremål för bedömningar. Dessa skall göras av Europeiska gemenskapen i samarbete med den berörda associerade parten. När en associerad part förväntat sig om att villkoren för att fullfölja en övergångsperiod enligt det relevanta protokollet har uppfyllts, skall

den informera Europeiska gemenskapen om att en bedömning bör ske.

4. Om Europeiska gemenskapen anser att villkoren uppfyllts skall den underrätta den gemensamma kommittén och sedan besluta att den berörda associerade parten är kvalificerad att övergå till nästa övergångsperiod eller, i förekommande fall, helt inlemmas i det europeiska gemensamma luftrummet.

5. Om Europeiska gemenskapen anser att villkoren inte uppfyllts skall den rapportera detta till den gemensamma kommittén. Gemenskapen skall rekommendera den berörda associerade parten specifika förbättringar och fastställa en genomförandeperiod under vilken dessa förbättringar rimligen kan genomföras. Före genomförandeperiodens utgång skall en andra bedömning och, om nödvändigt, ytterligare bedömningar göras för att fastställa om de rekommenderade förbättringarna har genomförts på ett verkningsfullt och tillfredsställande sätt.

STÄLLNING GENTEMOT BILATERALA AVTAL OCH ORDNINGAR PÅ LUFTTRANSPORTOMRÅDET

Artikel 28

1. Bestämmelserna i detta avtal skall ha företräde framför de tillämpliga bestämmelserna i bilaterala lufttransportavtal och/eller lufttransportordningar som är i kraft mellan de associerade parterna, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen, en EG-medlemsstat, Norge eller Island, å andra sidan, samt mellan de associerade parterna.

2. Under de övergångsperioder som avses i artikel 27 skall, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, de bestämmelser som rör ägarskap, trafikrättigheter, kapacitet, typ eller byte av luftfartyg, gemensamma flygnummer (code-sharing) och prissättning i ett bilateralt avtal eller en bilateral ordning mellan en associerad part och Europeiska gemenskapen, en EG-medlemsstat, Norge eller Island eller mellan två associerade parter gälla för parterna i det bilaterala avtalet och/eller den bilaterala ordningen om avtalet eller ordningen innehåller mer flexibla bestämmelser om frihet för de berörda lufttrafikföretagen än det

tillämpliga protokollet avseende den berörda associerade parten.

3. En tvist mellan en associerad part och en annan avtalsslutande part om huruvida det är de bestämmelser i protokollet som omfattar den berörda associerade parten eller de bilaterala avtalen och/eller ordningarna som, med tanke på fullständig tillämpning av det gemensamma europeiska luftrummet, är mest flexibla, skall avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 20. Tvister om hur man skall avgöra förhållandet mellan motstridiga protokoll skall lösas på samma sätt.

KRAFTTRÄDANDE, ÖVERSYN, UPPSÄGNING OCH ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Artikel 29

Ikraftträdande

1. Detta avtal skall ratificeras eller godkännas av de parter som har undertecknat det i enlighet med deras egna förfaranden. Ratificerings- eller godkännandeinstrument skall deponeras hos generalsekretariatet för Europeiska unionens råd (depositarie), som skall underrätta alla övriga undertecknare samt Internationella civila luftfartsorganisationen.

2. Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden som följer på dagen för deponeringen av ratificerings- eller godkännandeinstrumenten av Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna och minst en associerad part. För varje part som ratificerar eller godkänner detta avtal efter denna dag skall det träda i kraft den första dagen i den andra månaden som följer på dagen för denna parts deponering av sitt ratificerings- eller godkännandeinstrument.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 kan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och minst en associerad part besluta sig för att sinsemellan tillämpa detta avtal provisoriskt från och med dagen för undertecknandet, i enlighet med tillämpningen av den nationella lagstiftningen, genom att meddela depositarien som i sin tur skall meddela övriga avtalsslutande parter.

Artikel 30

Översyn

Detta avtal skall ses över när en avtalsslutande part så begär och i varje fall fem år efter att det trätt i kraft.

Artikel 31

Uppsägning

1. Varje avtalsslutande part får säga upp detta avtal genom att underrätta depositarien, som skall anmäla denna uppsägning av avtalet till de övriga avtalsslutande parterna och Internationella civila luftfartsorganisationen. Om detta avtal sägs upp av Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna skall det upphöra att gälla ett år efter dagen för anmälan. Om detta avtal sägs upp av en annan avtalsslutande part skall det endast för denna parts del upphöra att gälla ett år efter dagen för anmälan. Lufttrafik som bedrivs vid tidpunkten för avtalets upphörande får fortsätta fram till slutet av den IATA-tidtabellssäsong inom vilken avtalets upphörandedatum ligger.

2. När en associerad part ansluter sig till Europeiska unionen skall den automatiskt upphöra att vara en associerad part enligt detta avtal och skall i stället bli en EG-medlemsstat.

3. Detta avtal skall upphöra att gälla, eller tillfälligt upphöra, med avseende på en associerad part om motsvarande associeringsavtal upphör att gälla eller tillfälligt upphör.

Artikel 32

Utvidgning av det gemensamma europeiska luftrummet

Europeiska gemenskapen kan tillfråga alla stater eller enheter som är beredda att bringa sin lagstiftning om lufttransporter och övriga frågor inom lufttransportområdet i överensstämmelse med Europeiska gemenskapens lagstiftning, och med vilka Europeiska gemenskapen har inrättat eller håller på att inrätta ett ramverk för nära ekonomiskt samar-

bete, till exempel ett associeringsavtal, huruvida de önskar delta i ECAA. De avtalslutande parterna skall ändra avtalet i enlighet med detta.

Artikel 33

Flygplatsen i Gibraltar

1. Tillämpningen av detta avtal på flygplatsen i Gibraltar skall inte påverka Konungariket Spaniens eller Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen.

2. Tillämpningen av detta avtal på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills överens-

kommelsen i den gemensamma förklaring som avgavs av Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar den 2 december 1987 fungerar i praktiken.

Artikel 34

Språk

Detta avtal har upprättats i ett enda original på de officiella språken vid Europeiska unionens institutioner och i andra avtalsslutande parter än Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Alla språkversioner är lika giltiga.

BILAGA 1

BESTÄMMELSER TILLÄMPLIGA PÅ CIVIL LUFTFART

De "tillämpliga bestämmelserna" i följande EG-rättsakter skall tillämpas i enlighet med huvudavtalet och bilaga II om övergripande anpassning om inte annat anges i denna bilaga eller i protokollen I–IX. I förekommande fall anges de specifika ändringarna för varje rättsakt.

A. MARKNADSTILLTRÄDE OCH DÄRMED FÖRBUNDNA FRÅGOR

Nr 2407/92

Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–18 och bilagan förutom hänvisningen i artikel 13.3 till artikel 226 (tidigare 169) i EG-fördraget

Nr 2408/92

Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen,

ändrad eller anpassad genom

- artikel 29 i akten om villkoren för Republiken Österrikes, Republiken Finlands och Konungariket Sveriges anslutning,

- den gemensamma EES-kommitténs beslut nr 7/94 av den 21 mars 1994 om ändring av protokoll 47 och vissa bilagor till EES-avtalet,

- artikel 20 i akten om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen, nedan kallad "2003 års anslutningsakt"

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–15 och bilagorna I, II och III

Nr 2409/92

Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10

Nr 95/93

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,

ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93,

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93,

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12 och 14 a.2

För tillämpningen av artikel 12.2 skall "kommissionen" förstås som "den gemensamma kommittén".

Nr 96/67

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–25 och bilagan

För tillämpningen av artikel 10 skall "medlemsstaterna" förstås som "EG:s medlemsstater".

För tillämpningen av artikel 20.2 skall "kommissionen" förstås som "den gemensamma kommittén".

Nr 785/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8 och artikel 10.2

B. FLYGLEDNINGSTJÄNST

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 (ramförordningen)

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 (förordningen om tillhandahållande av tjänster)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–19, bilagorna I och II

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 (förordningen 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 (förordningen om driftskompatibilitet)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12, bilagorna I–V

Nr 2096/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9, bilagorna I–V

Nr 2150/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för flexibelt utnyttjande av luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9, bilagan

C. LUFTFARTSSÄKERHET

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

- 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 1999 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, 12–13 med undantag av artikel 4.1 och artikel 8.2 (andra meningen), bilagorna I–III

För tillämpningen av artikel 12 skall "medlemsstaterna" förstås som "EG:s medlemsstater".

Nr 94/56

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

För tillämpningen av artiklarna 9 och 12 skall "kommissionen" förstås som "alla övriga avtalsslutande parter i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum".

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

- 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 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,

ändrad genom

- kommissionens förordning (EG) nr 381/2005 av den 7 mars 2005 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4, bilagan. De övergångsperioder som det hänvisas till i denna förordning skall fastställas av den gemensamma kommittén

Nr 2042/2003

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 luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–7 och bilagan

Nr 488/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 488/2005 av den 21 mars 2005 om arvoden och avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Nr 2111/2005

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–13, bilagan

D. LUFTFARTSSKYDD

Nr 2320/2002

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten,

ändrad genom

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 849/2004 av den 29 april 2004 om ändring av förordning (EG) nr 2320/2002

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12 och bilagan

Nr 622/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 av den 4 april 2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande normer avseende luftfartsskydd,

ändrad genom

- kommissionens förordning (EG) nr 68/2004 av den 15 januari 2004 om ändring av förordning (EG) nr 622/2003,

- kommissionens förordning (EG) nr 781/2005 av den 24 maj 2004 om ändring av förordning (EG) nr 622/2003,

- kommissionens förordning (EG) nr 857/2005 av den 6 juni 2005 om ändring av förordning (EG) nr 622/2003

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5 och bilagan

Nr 1217/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart

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

Nr 1486/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 av den 22 augusti 2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–16

Nr 1138/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 av den 21 juni 2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8

E. 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),

ändrad genom

- 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 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, ändrat eller anpassat genom 2003 års anslutningsakt

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–VI

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 arbete

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 det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som slutits 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. 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

För tillämpningen av artikel 10 skall "kommissionen" förstås som "alla övriga avtalsslutande parter i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum".

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

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

H. ÖVRIG LAGSTIFTNING

Nr 2299/89

Rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, ändrad genom

- 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

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

Nr 3925/91

Rådets förordning (EEG) nr 3925/91 av den 19 december 1991 om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage som tillhör personer som reser med flyg inom gemenskapen, samt för bagage som tillhör personer som reser med fartyg inom gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5

Nr 437/2003

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post,

ändrad genom

- kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003

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

Nr 1358/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post, och om ändring av bilagorna I och II till den förordningen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4, bilagorna I–III

Nr 2003/96

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Tillämpliga bestämmelser: Artikel 14.1 b och artikel 14.2

BILAGA II

ÖVERGRIPANDE ANPASSNINGAR
OCH VISSA FÖRFARANDEREGLER

Bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I skall tillämpas i enlighet med avtalet och punkterna 1—4 i den här bilagan, om inte annat anges i bilaga I. De specifika anpassningar som är nödvändiga för de enskilda rättsakterna anges i bilaga I.

Detta avtal skall tillämpas i enlighet med de förfaranderegler som anges i punkterna 5 och 6 i den här bilagan.

1. INLEDNINGARNA TILL RÄTTSAKTERNA

Ingresserna till de angivna rättsakterna ändras inte på grund av detta avtals syften. De gäller i den utsträckning de – inom ramen för detta avtal – har betydelse för korrekt tolkning och tillämpning av de bestämmelser som ingår i rättsakterna.

2. SÄRSKILD TERMINOLOGI I RÄTTSAKTERNA

Följande termer, som används i de rättsakter som anges i bilaga I, skall tolkas på följande sätt:

a) gemenskapen: det gemensamma europeiska luftrummet.

b) gemenskapens regelverk, gemenskapslagstiftning, gemenskapsinstrument och EG-fördraget: avtalet om det gemensamma europeiska luftrummet.

c) flygplats inom gemenskapen: flygplats belägen inom det gemensamma europeiska luftrummet.

d) Europeiska gemenskapernas officiella tidning eller Europeiska unionens officiella tidning: de avtalsslutande parternas officiella tidningar.

e) EG-lufttrafikföretag: ECAA-lufttrafikföretag.

3. HÄNVISNINGAR TILL MEDLEMSSTATER

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 i denna bilaga skall hänvisningar till "medlemsstat(er)" i de rättsakter som anges i bilaga I tolkas som att de, förutom EG-medlemsstaterna, även omfattar ECAA-partnerna.

4. BESTÄMMELSER OM EG-KOMMITTÉER OCH SAMRÅD MED ASSOCIERADE PARTER

Europeiska kommissionen skall samråda med experter från de associerade parterna, och dessa skall beredas tillfälle att inkomma med utlåtanden varje gång det föreskrivs i de i bilaga I angivna rättsakterna att Europeiska kommissionen skall samråda med EG-kommittéerna och att dessa skall beredas tillfälle att inkomma med utlåtanden eller yttranden.

Varje samråd skall bestå av ett möte under Europeiska kommissionens ordförandeskap, och det skall äga rum inom ramen för den gemensamma kommittén på inbjudan av Europeiska kommissionen före samrådet i den berörda EG-kommittén. Om inte särskilda omständigheter föranleder kortare varsel, skall Europeiska kommissionen minst två veckor före varje möte förse varje associerad part med all nödvändig information.

Varje associerad part skall anmodas att lämna sina synpunkter till Europeiska kommissionen, som vederbörligen skall beakta de utlåtanden dessa har lämnat.

Ovannämnda bestämmelser omfattar inte tillämpningen av konkurrensreglerna enligt detta avtal, vilka kommer att regleras genom särskilda samrådsförfaranden enligt bilaga III.

5. SAMARBETE OCH INFORMATIONSBYTES

För att underlätta för de avtalsslutande parternas behöriga myndigheter att utöva sina befogenheter skall de på begäran ömsesidigt utbyta all information som krävs för att säkerställa avtalets avsedda funktion.

6. HÄNVISNING TILL SPRÅK

De avtalsslutande parterna skall, utan att det påverkar tillämpningen av bilaga IV, ha rätt att, i de förfaranden som fastställs inom ramen för detta avtal, använda vilket officiellt språk som helst vid Europeiska unionens institutioner eller i någon annan avtalsslutande part. De avtalsslutande parterna är emellertid medvetna om att dessa förfaranden underlättas genom användning av engelska. Om ett språk som inte är officiellt språk vid Eu-

uropeiska unionens institutioner används i ett officiellt dokument, skall en översättning till ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner samtidigt bifogas, med beaktande av föregående mening. Om en avtalslutande part vid ett muntligt förfarande av-

ser att använda ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner, skall denna part ombesörja simultantolkning till engelska.

— — — — —

BILAGA III

**REGLER OM KONKURRENS OCH
STATLIGT STÖD ENLIGT ARTIKEL
14 I HUVUDAVTALET**

Artikel 1

Statliga monopol

En avtalsslutande part skall gradvis anpassa eventuella statliga handelsmonopol så att det vid utgången av den andra period som anges i det protokoll till detta avtal som innehåller övergångsbestämmelserna för den aktuella associerade parten inte förekommer någon diskriminering mellan medborgare i de avtalsslutande parterna i fråga om villkoren för anskaffning och saluföring av varor. Den gemensamma kommittén skall informeras om de åtgärder som vidtas för att uppnå detta mål.

Artikel 2

*Tillnärmning av lagstiftningen om statligt
stöd och konkurrens*

1. De avtalsslutande parterna inser vikten av att lagstiftningen om statligt stöd och konkurrens i de avtalsslutande parterna tillnärmas EG-lagstiftningen på dessa områden. De avtalsslutande parterna skall sträva efter att befintliga och kommande lagar på dessa områden gradvis anpassas till Europeiska gemenskapens regelverk.

2. Tillnärmningen skall inledas när detta avtal träder i kraft och gradvis utvidgas till samtliga delar av EG:s bestämmelser om statligt stöd och konkurrens enligt den här bilagan vid utgången av den andra period som anges i det protokoll till detta avtal som innehåller övergångsbestämmelserna för den aktuella associerade parten. Den avtalsslutande parten skall efter överenskommelse med Europeiska kommissionen även fastställa hur tillnärmningen av lagstiftningen skall övervakas och vilka brottsbekämpande åtgärder som skall vidtas.

Artikel 3

Konkurrensbestämmelser och andra ekonomiska bestämmelser

1. Följande är oförenligt med avtalet i den mån det kan påverka handeln mellan två eller flera av de avtalsslutande parterna:

i) Alla avtal mellan företag, beslut av företagsammanslutningar och samordnade förfaranden mellan företag som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrider konkurrensen.

ii) Ett eller flera företags missbruk av en dominerande ställning inom de fördragslutande parternas sammantagna territorier eller inom en väsentlig del av dessa.

iii) Allt statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion.

2. Alla förfaranden som strider mot denna artikel skall utvärderas på grundval av de kriterier som följer av tillämpningen av gemenskapens gällande konkurrensbestämmelser, i synnerhet artiklarna 81, 82, 86 och 87 i EG-fördraget och de rättsakter för tolkning av dessa bestämmelser som antagits av gemenskapsinstitutionerna.

3. De associerade parterna skall säkerställa att ett till sin funktion oberoende offentligt organ ges behörighet att till fullo tillämpa punkt 1 i och 1 ii i fråga om privata och offentliga företag och företag som har beviljats särskilda rättigheter.

4. De associerade parterna skall utse eller inrätta en till sin funktion oberoende myndighet som ges behörighet att till fullo tillämpa punkt 1 iii. Denna myndighet skall bland annat ha befogenhet att godkänna statliga stödsystem och enskilda stöd i överensstämmelse med punkt 2 och att beordra återkrav av statligt stöd som har beviljats olagligen.

5. De avtalsslutande parterna skall sörja för öppenhet i fråga om statligt stöd, vilket bland annat skall ske genom en regelbunden årlig rapport, eller motsvarande, till övriga parter.

Rapporten skall följa metoderna och framställningen för Europeiska gemenskapens undersökning av statligt stöd. Om en avtalsslutande part så begär skall en annan avtalsslutande part informera om enskilda fall av statligt stöd.

6. Varje avtalsslutande part skall upprätta en fullständig förteckning över de stödsystem som inrättades innan den myndighet som anges i punkt 4 inrättades och skall anpassa de systemen till kriterierna i punkt 2.

7. a) Vid tillämpning av bestämmelserna i punkt 1 iii är de avtalsslutande parterna medvetna om att under de perioder som anges i protokollet till detta avtal som omfattar övergångsbestämmelserna för en associerad part skall statligt stöd som beviljas av den associerade parten bedömas mot bakgrunden att den berörda associerade parten skall uppfattas som ett område identiskt med de områden i Europeiska gemenskapen som beskrivs i artikel 87.3 a i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

b) Vid utgången av den första period som anges i det protokoll till detta avtal som om-

fattar övergångsbestämmelserna för en associerad part skall parten i fråga lämna uppgift om sin på NUTS II-nivå harmoniserade BNP per capita till Europeiska kommissionen. Den myndighet som avses i punkt 4 i denna artikel skall därefter tillsammans med Europeiska kommissionen utvärdera om regionerna i den berörda associerade parten är stödberättigade och deras maximala stödnivå i syfte att upprätta en regionalstödslista på grundval av Europeiska gemenskapens relevanta riktlinjer.

8. Om en av de avtalsslutande parterna finner att ett särskilt förfarande är oförenligt med villkoren i punkt 1, får denna part vidta lämpliga åtgärder efter samråd i den gemensamma kommittén eller efter 30 arbetsdagar räknat från det att frågan hänskjutits till sådant samråd.

9. De avtalsslutande parterna skall utbyta information med beaktande av de begränsningar som tystnadsplikten och skyddet för företagshemligheter kräver.

— — — — —

BILAGA IV

HÄNSKJUTANDE TILL EG-DOMSTOLEN

1. Allmänna principer som rör artikel 16 i avtalet

1. De förfaranden för begäran om förhandsavgörande inom Europeiska gemenskapens domstol, nedan kallad "domstolen", skall tillämpas när så är lämpligt. Efter förhandsavgörandet skall en domstol i en avtalsslutande part tillämpa den tolkning som fastställts av domstolen.

2. Inom ramen för detta avtal skall de avtalsslutande parterna ha samma rätt att inkomma med synpunkter till domstolen som gemenskapens medlemsstater.

2. Omfattning och förutsättningar för det förfarande som fastställs i artikel 16.2 i avtalet

1. När en avtalsslutande part, i enlighet med den andra meningen i artikel 16.2, antar ett beslut om omfattningen av och förutsättningarna för hänskjutanden till domstolen skall i beslutet anges antingen

a) att varje domstol i den avtalsslutande parten, mot vars beslut det saknas rättsliga medel i nationell lagstiftning, skall begära ett förhandsavgörande från domstolen om frågor som uppkommer i ett pågående ärende och rör giltighet eller tolkning av en rättsakt som avses i artikel 16.2, om denna domstol anser att ett beslut i frågan är nödvändigt för att en dom skall kunna avkunnas, eller

b) att varje domstol i den avtalsslutande parten får begära ett förhandsavgörande från domstolen om en fråga som tagits upp i domstolen och rör giltighet eller tolkning av en rättsakt som avses i artikel 16.2, om denna

domstol anser att ett beslut i frågan är nödvändigt för att en dom skall kunna avkunnas.

2. Den närmare tillämpningen av artikel 16.2 skall bygga på de principer som fastställs genom de rättsliga bestämmelser som styr domstolens arbete, inbegripet tillämpliga bestämmelser i EG-fördraget samt domstolens stadgar, arbetsordning och rättspraxis. Om den avtalsslutande parten fattar beslut om den närmare tillämpningen av denna bestämmelse, skall den också beakta de praktiska riktlinjerna i domstolens skrift Upplysningar angående begäran om förhandsavgörande från de nationella domstolarna.

3. Hänskjutande i enlighet med artikel 20.3 i avtalet

Domstolen skall behandla tvister som hänskjuts till den i enlighet med artikel 20.3 i avtalet på samma sätt som tvister som hänskjuts till domstolen i enlighet med artikel 239 i EG-fördraget.

4. Hänskjutande till EG-domstolen och språk

De avtalsslutande parterna skall ha rätt att vid de förfaranden inför domstolen som inleds inom ramen för detta avtal använda varje officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner eller i en annan avtalsslutande part. Om ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner används i ett officiellt dokument, skall en översättning till franska samtidigt bifogas. Om en avtalsslutande part vid ett muntligt förfarande avser att använda ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner, skall denna part säkerställa simultantolkning till franska.

BILAGA V

PROTOKOLL I

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Republiken Albanien, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperioder

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2.1 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Albanien, nedan kallad "Albanien", vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 2.2 i detta protokoll har uppfyllts av Albanien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall Albanien

i) bli fullvärdig medlem i de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfarts-säkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartsskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av flyghaverier), förordning (EG) nr 2027/97 (om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor), direktiv 2003/42/EG (om rapporte-

ring av händelser inom civil luftfart), förordning (EG) nr 261/2004 (om nekad ombordstigning), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget) och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I,

iv) skilja tillhandahållaren av lufttrafiktjänster från det nationella tillsynsorganet, inrätta ett nationellt övervakande organ för lufttrafiktjänster, inleda omorganisationen av sitt luftrum till ett eller flera funktionella block samt tillämpa en flexibel användning av luftrummet,

v) ratificera konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

vi) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall Albanien tillämpa det här avtalet inbegripet all lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) under den första övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Albanien ha rätt att utöva obegränsade trafikerättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Albanien och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Albanien eller albanska medborgare och luftfartyg licensierade av Albanien inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat,

b) under den andra övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Albanien ha rätt att utöva de trafikrättigheter som anges i punkt 1 a i,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Albanien och i andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Albanien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Albanien.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar Albanien och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I, för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Albanien eller albanska medborgare när övergångsperioden inleds.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall Albanien vara involver-

rad i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för Albanien deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Albanien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig albansk myndighet.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Albanien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL II

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Bosnien och Hercegovina, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperioder

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2.1 i detta protokoll har uppfyllts av Bosnien och Hercegovina, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 2.2 i detta protokoll har uppfyllts av Bosnien och Hercegovina, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall Bosnien och Hercegovina

i) bli fullvärdig medlem i de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfarts-säkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument nr 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartsskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpriser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av flyghaverier), direktiv 96/67/EG (om mark-tjänster), förordning (EG) nr 2027/97 (om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor), direktiv 2003/42/EG (om rapportering av händelser inom civil luftfart), förordning (EG) nr 261/2004 (om nekad om-

bordstigning), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget) och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I,

iv) ratificera konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

v) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall Bosnien och Hercegovina

i) skilja tillhandahållaren av lufttrafiktjänster från det nationella tillsynsorganet, inrätta ett nationellt övervakande organ för lufttrafiktjänster, inleda omorganisationen av sitt lufttrum till ett eller flera funktionella block samt tillämpa en flexibel användning av lufttrummet,

ii) tillämpa det här avtalet samt den lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) under den första övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Bosnien och Hercegovina ha rätt att utöva obegränsade trafikerättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Bosnien och Hercegovina och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Bosnien och Hercegovina eller medborgare i Bosnien och Hercegovina och luftfartyg licensierade av Bosnien och Hercegovina inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat,

b) under den andra övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Bosnien och Hercegovina ha rätt att utöva de trafikerättigheter som anges i punkt 1 a i,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Bosnien och Hercegovina och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Bosnien och Hercegovina ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Bosnien och Hercegovina.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar Bosnien och Hercegovinas och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Bosnien och Hercegovina eller medborgare i Bosnien och Hercegovina.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall Bosnien och Hercegovina

vara involverad i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för Bosnien och Hercegovinas deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Bosnien och Hercegovina att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig myndighet i Bosnien och Hercegovina.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Bosnien och Hercegovina att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL III

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Republiken Bulgarien, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperiod

1. Övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Bulgarien, nedan kallad "Bulgarien", vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen, dock senast vid Bulgariens anslutning till Europeiska unionen.

2. Hänvisningar till den "andra övergångsperioden" i det här avtalet eller i dess bilagor skall i Bulgariens fall tolkas som den övergångsperiod som anges i punkt 1.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

Vid utgången av övergångsperioden skall Bulgarien tillämpa det här avtalet samt all lagstiftning som anges i bilaga I i enlighet med artikel 3 i huvudavtalet.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

under övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Bulgarien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Bulgarien och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Bulgarien och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta

från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Bulgarien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Bulgarien.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av övergångsperioden, utan att det påverkar Bulgariens och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Bulgarien eller bulgariska medborgare när övergångsperioden inleds.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid utgången av övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa den exakta statusen och de exakta villkoren för Bulgariens deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

2. Fram till utgången av övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om säkerhetsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Bulgarien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen, skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att

undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

Fram till utgången av övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbris-

ter påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Bulgarien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL IV

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Republiken Kroatien, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperioder

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2.1 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Kroatien, nedan kallad "Kroatien", vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 2.2 i detta protokoll har uppfyllts av Kroatien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall Kroatien

i) bli fullvärdig medlem i de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfarts-säkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument nr 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartsskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av flyghaverier), direktiv 96/67/EG (om marktjänster), förordning (EG) nr 2027/97 (om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor), direktiv 2003/42/EG (om rapportering av händelser inom civil luftfart), förord-

ning (EG) nr 261/2004 (om nekad ombordstigning), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget) och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I,

iv) skilja tillhandahållaren av lufttrafik-tjänster från det nationella tillsynsorganet, inrätta ett nationellt övervakande organ för lufttrafiktjänster, inleda omorganisationen av sitt luftrum till ett eller flera funktionella block samt tillämpa en flexibel användning av luftrummet,

v) ratificera konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

vi) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall Kroatien tillämpa det här avtalet samt den lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Kroatien under den första och andra övergångsperioden ha rätt att utöva obegränsade trafikkättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Kroatien och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

b) under den andra övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Kroatien ha rätt att utöva de trafikkättigheter som anges i punkt 1 a,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikkättigheter mellan punkter i Kroatien och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Kroatien ha rätt att utöva obegränsade trafikkättig-

heter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Kroatien,

c) fram till utgången av andra övergångsperioden får EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Kroatien eller kroatiska medborgare och luftfartyg licensierade av Kroatien får inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar Kroatiens och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Kroatien eller kroatiska medborgare från utgången av den första övergångsperioden.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall Kroatien vara involverad

i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för Kroatiens deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Kroatien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig kroatisk myndighet.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Kroatien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL V

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, å andra sidan

Artikel 1*Övergångsperioder*

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2.1 i detta protokoll har uppfyllts av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 2.2 i detta protokoll har uppfyllts av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 2*Villkor som avser övergång*

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall f.d. jugoslaviska republiken Makedonien

i) bli fullvärdig medlem i de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfarts-säkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument nr 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartsskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av flyghaverier), direktiv 96/67/EG (om marktjänster), direktiv 2003/42/EG (om rapportering av händelser inom civil luftfart), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget)

och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I till det här avtalet,

iv) skilja tillhandahållaren av lufttrafiktjänster från det nationella tillsynsorganet, inrätta ett nationellt övervakande organ för lufttrafiktjänster, inleda omorganisationen av sitt luftrum till ett eller flera funktionella block samt tillämpa en flexibel användning av luftrummet,

v) ratificera konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

vi) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall f.d. jugoslaviska republiken Makedonien tillämpa det här avtalet samt den lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3*Övergångsordning*

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) under den första övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan valfri punkt i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien eller makedonska medborgare och luftfartyg licensierade av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat,

b) under den andra övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien ha rätt att utöva de trafikrättigheter som anges i punkt 1 a i,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar f.d. jugoslaviska republiken Makedoniens och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien eller makedonska medborgare vid utgången av den första övergångsperioden.

Artikel 4

Tillämpning av viss lagstiftning av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien

Utan hinder av artikel 2 i det här protokollet skall f.d. jugoslaviska republiken Makedonien när detta avtal träder i kraft

i) tillämpa konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

ii) sörja för att luftfartyg som licensierats av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien

uppfyller kraven i förordning (EG) nr 261/2004,

iii) avsluta kontraktet mellan f.d. jugoslaviska republiken Makedoniens regering och Macedonian Airlines (MAT) eller anpassa det till gemenskapslagstiftningen.

Artikel 5

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall f.d. jugoslaviska republiken Makedonien vara involverad i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för f.d. jugoslaviska republiken Makedoniens deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av f.d. jugoslaviska republiken Makedonien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 6

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig makedonsk myndighet.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av f.d. jugoslaviska Makedonien att bedriva

tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedöm-

ningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL VI

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Republiken Serbien, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperioder

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2.1 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Serbien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 2.2 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Serbien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall Republiken Serbien

i) bli fullvärdig medlem i de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfarts-säkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument nr 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av

flyghaverier), direktiv 96/67/EG (om mark-tjänster), förordning (EG) nr 2027/97 (om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor), direktiv 2003/42/EG (om rapportering av händelser inom civil luftfart), förordning (EG) nr 261/2004 (om nekad ombordstigning), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget) och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I,

iv) skilja tillhandahållaren av lufttrafik-tjänster och det nationella tillsynsorganet för Republiken Serbien, inrätta ett nationellt övervakande organ för lufttrafiktjänster för Republiken Serbien, inleda omorganisationen av sitt luftrum till ett eller flera funktionella block samt tillämpa en flexibel användning av luftrummet,

v) ratificera konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

vi) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall Republiken Serbien tillämpa det här avtalet, inbegripet all lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) under den första övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Republiken Serbien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Republiken Serbien och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Re-

publiken Serbien eller medborgare i Republiken Serbien och luftfartyg licensierade av Republiken Serbien inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat,

b) under den andra övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Republiken Serbien ha rätt att utöva de trafikrättigheter som anges i punkt 1 a i,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Republiken Serbien och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Republiken Serbien ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Republiken Serbien.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar Republiken Serbiens och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Republiken Serbien eller medborgare i Republiken Serbien vid utgången av den första övergångsperioden.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall Republiken Serbien vara involverad i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för Republiken Serbiens deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Republiken Serbien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig myndighet i Republiken Serbien.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Republiken Serbien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen, skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL VII

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Republiken Montenegro, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperioder

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2.1 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Montenegro, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 2.2 i detta protokoll har uppfyllts av Republiken Montenegro, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall Republiken Montenegro

i) bli fullvärdig medlem i de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfarts-säkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument nr 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av

flyghaverier), direktiv 96/67/EG (om mark-tjänster), förordning (EG) nr 2027/97 (om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor), direktiv 2003/42/EG (om rapportering av händelser inom civil luftfart), förordning (EG) nr 261/2004 (om nekad ombordstigning), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget) och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I,

iv) skilja tillhandahållaren av lufttrafik-tjänster och det nationella tillsynsorganet för Republiken Montenegro, inrätta ett nationellt övervakande organ för lufttrafiktjänster för Republiken Montenegro, inleda omorganisationen av sitt luftrum till ett eller flera funktionella block samt tillämpa en flexibel användning av luftrummet,

v) ratificera konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

vi) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall Republiken Montenegro tillämpa det här avtalet, inbegripet all lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) under den första övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Republiken Montenegro ha rätt att utöva obegränsade trafikkättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Republiken Montenegro och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Re-

publiken Montenegro eller medborgare i Republiken Montenegro och luftfartyg licensierade av Republiken Montenegro inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat,

b) under den andra övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Republiken Montenegro ha rätt att utöva de trafikrättigheter som anges i punkt 1 a i,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Republiken Montenegro och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Republiken Montenegro ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Republiken Montenegro.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar Republiken Montenegros och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Republiken Montenegro eller medborgare i Republiken Montenegro vid utgången av den första övergångsperioden.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall Republiken Montenegro vara involverad i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för Republiken Montenegros deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Republiken Montenegro att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig myndighet i Republiken Montenegro.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Republiken Montenegro att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL VIII

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Rumänien, å andra sidan

Artikel 1

Övergångsperiod

1. Övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 2 i detta protokoll har uppfyllts av Rumänien, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Hänvisningar till den "andra övergångsperioden" i detta avtal eller dess bilagor skall i fråga om Rumänien betyda den övergångsperiod som avses i punkt 1.

Artikel 2

Villkor som avser övergång

Vid utgången av övergångsperioden skall Rumänien tillämpa det här avtalet samt den lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 3

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

under övergångsperioden

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av Rumänien ha rätt att utöva obegränsade trafikerättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Rumänien och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikerättigheter mellan punkter i Rumänien och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en

tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av Rumänien ha rätt att utöva obegränsade trafikerättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Rumänien.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av övergångsperioden, utan att det påverkar Rumäniens och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Rumänien eller rumänska medborgare när övergångsperioden inleds.

Artikel 4

Luftfartssäkerhet

1. Vid utgången av övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa den exakta statusen och de exakta villkoren för Rumäniens deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om säkerhetsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Rumänien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen

för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 5

Luftfartsskydd

Fram till utgången av övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbris-

ter påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av Rumänien att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

PROTOKOLL IX

Övergångsarrangemang mellan Europeiska gemenskapen och EG-medlemsstaterna, å ena sidan, och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo, å andra sidan

Artikel 1

UNMIK:s behörighet

Bestämmelserna i det här protokollet påverkar inte behörigheten för Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo, nedan kallad "UNMIK", enligt definitionen i resolution 1244 av den 10 juni 1999 från FN:s säkerhetsråd.

Artikel 2

Övergångsperioder

1. Den första övergångsperioden skall sträcka sig från och med ikraftträdandet av det här avtalet till dess att samtliga villkor i artikel 3.1 i detta protokoll har uppfyllts av UNMIK, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

2. Den andra övergångsperioden skall sträcka sig från utgången av den första övergångsperioden till dess att samtliga villkor i artikel 3.2 i detta protokoll har uppfyllts av UNMIK, vilket skall verifieras genom en granskning utförd av Europeiska gemenskapen.

Artikel 3

Villkor som avser övergång

1. Vid utgången av den första övergångsperioden skall UNMIK

i) utan att det påverkar UNMIK:s särskilda status enligt internationell rätt tillämpa de gemensamma luftfartskraven (JAR) som antagits av de gemensamma luftfartsmyndigheterna och sträva efter att genomföra all lag-

stiftning på luftfartssäkerhetsområdet som anges i bilaga I,

ii) tillämpa ECAC-dokument nr 30 och sträva efter att genomföra all lagstiftning på luftfartsskyddsområdet som anges i bilaga I,

iii) tillämpa förordning (EEG) nr 3925/91 (om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage), förordning (EEG) nr 2409/92 (om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik), direktiv 94/56/EG (om utredning av flyghaverier), förordning (EG) nr 2027/97 (om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor), direktiv 2003/42/EG (om rapportering av händelser inom civil luftfart), förordning (EG) nr 261/2004 (om nekad ombordstigning), direktiv 2000/79/EG (om arbetstider inom civilflyget) och direktiv 2003/88/EG (om arbetstidens förläggning) i enlighet med bilaga I,

iv) skilja tillhandahållaren av lufttrafiktjänster från tillsynsorganet, inrätta eller utse ett övervakande organ för lufttrafiktjänster,

v) tillämpa konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen),

vi) i tillräcklig utsträckning ha genomfört reglerna om statligt stöd och konkurrens i det avtal som anges i artikel 14.1 i huvudavtalet eller i bilaga III, beroende på vad som är tillämpligt.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall UNMIK tillämpa det här avtalet samt den lagstiftning som anges i bilaga I.

Artikel 4

Övergångsordning

1. Utan hinder av artikel 1.1 i huvudavtalet skall

a) under den första övergångsperioden i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av UNMIK ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Kosovo och valfri punkt inom Europeiska gemenskapen,

ii) EG-lufttrafikföretag inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av UNMIK eller medborgare i Kosovo och luft-

fartyg licensierade av UNMIK inte vara majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat,

b) under den andra övergångsperioden skall

i) EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag som licensierats av UNMIK ha rätt att utöva de trafikrättigheter som anges i punkt 1 a i,

ii) EG-lufttrafikföretag ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Kosovo och andra associerade parter och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i en EG-medlemsstat,

iii) lufttrafikföretag licensierade av UNMIK ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i olika EG-medlemsstater och ha rätt att, vid vilken punkt som helst, byta från ett luftfartyg till ett annat under förutsättning att flygningen ingår som en del av en tjänst som betjänar en punkt i Kosovo.

2. Med EG-lufttrafikföretag avses i den här artikeln ett lufttrafikföretag som är licensierat av en EG-medlemsstat, Norge eller Island.

3. Artiklarna 7 och 8 i huvudavtalet skall inte tillämpas före utgången av den andra övergångsperioden, utan att det påverkar UNMIK:s och gemenskapens skyldighet att från och med utgången av den första övergångsperioden bevilja operativa licenser i enlighet med de rättsakter som anges i bilaga I för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av en EG-medlemsstat eller medborgare i en EG-medlemsstat respektive för lufttrafikföretag som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av UNMIK eller medborgare i Kosovo vid utgången av den första övergångsperioden.

Artikel 5

Internationella organisationer och avtal

Om den lagstiftning som anges i bilaga I innehåller krav på att bli part till internationella konventioner eller avtal, skall UNMIK:s särskilda status enligt internationell lag beaktas.

Artikel 6

Luftfartssäkerhet

1. Vid inledningen av den första övergångsperioden skall UNMIK vara involverad i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör.

2. Vid utgången av den andra övergångsperioden skall den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 18 i huvudavtalet fastställa exakt status och exakta villkor för UNMIK:s deltagande i arbetet inom Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen om säkerhetsbrister påträffas kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av UNMIK att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild säkerhetsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.

Artikel 7

Luftfartsskydd

1. Vid inledningen av den andra övergångsperioden skall den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i enlighet med bilaga I göras tillgänglig för lämplig myndighet inom UNMIK.

2. Fram till utgången av den andra övergångsperioden får Europeiska gemenskapen, om skyddsbrister påträffas, kräva att godkännandet för ett luftfartyg som licensierats av UNMIK att bedriva tjänster på sträckor till, från eller inom Europeiska gemenskapen skall bli föremål för en särskild skyddsbedömning. Skyddsbedömningen skall utföras snarast möjligt av Europeiska gemenskapen för att undvika onödigt dröjsmål i utövandet av trafikrättigheter.